

7. Dezember 2023

Planungswerkstatt zur Stadtbahnplanung in der Wik



**Kiel
bewegt
dich.**

Kiel. Sailing.City.
Kiel

Was erwartet uns heute?

- Begrüßung & Organisatorisches
- Erläuterung der Planung des Gesamtprojektes – Torben Groß, Leitung Infrastrukturplanung in der Stabsstelle Mobilität
- Impulsvortrag zur Variantenfindung – Ingolf Berger, Planungsbüro Ramboll
- Fragen & Diskussion
- Schlussfolgerungen und Ausblick

Anschließend:

- Offenes Dialogforum zu Trassenvarianten



Organisatorisches

- **Während der Veranstaltung wird fotografiert. Das Bildmaterial wird zu Zwecken der Öffentlichkeitsarbeit und Dokumentation verwendet.**
- **Die Präsentation wird im Nachgang veröffentlicht.**
- **Umfassende Informationen zur Stadtbahnplanung finden Sie unter: kiel.de/stadtbahn**

Kiel. Sailing. City.
Kiel



Kiel
bewegt
dich.

Dialog und Beteiligung

- **Im Sinne eines konstruktiven Dialogs freuen wir uns über eine sachliche Diskussion. Kurze Beiträge helfen, dass möglichst viele Menschen zu Wort kommen.**
- **Nutzen Sie das persönliche Gespräch mit den Planer*innen – auch nach der Veranstaltung.**
- **Die Rückmeldungen werden digitalisiert, ausgewertet und fließen in die Überarbeitung der Pläne mit ein.**



Stadtbahn-Dialog online

Vom 5.-11. Dezember 2023 können Sie Ihre Hinweise zum Planungsabschnitt 5 (Wik)

im Online-Dialog verorten:

<https://stadtbahndialog-kiel.de/>

Gemeinsam bewegen wir Kiel. Jetzt.

Es wird konkret: Für die nächsten Schritte der Stadtbahnplanung geht es in die Kieler Stadtteile. Die Planer*innen haben das zukünftige Stadtbahnnetz in elf Planungsabschnitte unterteilt. Zu allen wollen wir 2023 und 2024 Ihre Hinweise und Rückmeldungen – in Veranstaltungen vor Ort und in diesem digitalen Stadtbahndialog!

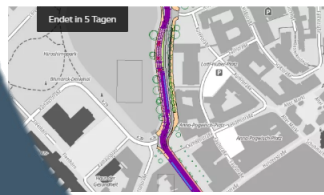
Machen Sie mit beim Stadtbahndialog zum Planungsabschnitt 3 Innenstadt vom 7.-13. November 2023!

Für den Planungsabschnitt 3 (Innenstadt) erarbeiten die Planer*innen drei verschiedene Möglichkeiten, wie die Stadtbahn in den Straßenraum integriert werden kann. Wir wollen mit Ihnen diskutieren, wie die Gestaltung des Straßenraums in diesem Bereich aussehen kann. Um die beste Lösung zu finden, sind Ihre Anregungen wichtig! Schauen Sie sich die drei untenstehenden Varianten für den Planungsabschnitt 3 an und geben Sie Ihre Rückmeldung zu den Fragen:

- Welche Vor- und Nachteile sehen Sie bei den Varianten?
- Welche weiteren Hinweise haben Sie zu der Gestaltung der Haltestellen, dem Auto-, Rad- und Fußverkehr?

Wichtig!

Die Pläne sind noch nicht fertig, sondern Zwischenarbeitsstände. Im Anschluss an den Online-Dialog werden die Planungen vertieft. Ihre Beiträge aus dem Online-Dialog werden von den Planer*innen geprüft, wie sie in die Überarbeitung einfließen können. Jetzt ist also genau der richtige Zeitpunkt, um sich einzubringen! Wir freuen uns über Ihre Beiträge!



Variante 1 - Stadtbahnführung mit Aufwertung des städtischen Raumes (mehr Flexibilität bei der Lage der Haltestellen)

43 Beiträge | 9 Kommentare | 63 Bewertungen

Bei dieser Variante ergeben sich stadtgestalterische Spielräume. Die Lage der Haltestellen kann flexibler gewählt werden.

Weiterlesen

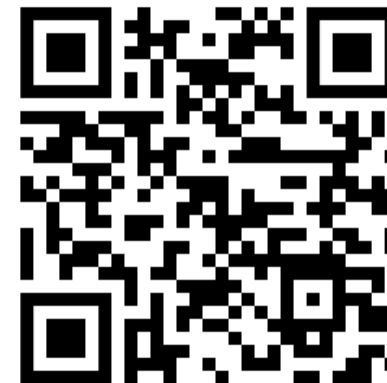


Variante 2 - Stadtbahnführung mit Fokus auf verkehrliche Qualität

24 Beiträge | 8 Kommentare | 14 Bewertungen

Fokus dieser Variante ist die Koordinierung des Verkehrsflusses. Die Verkehrsträger werden auf separaten Spuren geführt.

Weiterlesen



**Einführung einer Stadtbahn in der
Landeshauptstadt Kiel**



**Kiel
bewegt
dich.**

Wer ist heute mit dabei?

Kiel. Sailing.City.
Kiel

**Einführung einer Stadtbahn in der
Landeshauptstadt Kiel**



**Kiel
bewegt
dich.**

Erläuterung der Planung des Gesamtprojektes

Torben Groß, Leitung Infrastrukturplanung
Landeshauptstadt Kiel

Kiel. Sailing.City.
Kiel

Einführung der Stadtbahn in der Landeshauptstadt Kiel



Gründe für die Mobilitätswende

Mobilitätswende in Kiel ist erforderlich für

- das Erreichen der **Klimaschutzziele** im Verkehr
- Reduzierung der zunehmenden **Überlastungen im Straßenverkehr**
- die Aufwertung der **Standortqualität** von Stadtteilen und Wirtschaftsstandorten
- die Erhöhung der **Lebens- und Wohnstandortqualität** in der Landeshauptstadt
- Steigerung der **wirtschaftlichen und touristischen Konkurrenzfähigkeit**



Bisherige Schritte und aktuelle Planungsphase

BÜRO STADTVERKEHR
Mobilitätskonzepte und Verkehrsplanung

GERTZ GUTSCHE RÖMERAPP
PLANUNG UND BERATUNG

Mobilitätskonzept für einen nachhaltigen
Öffentlichen Nah- und Regionalverkehr in Kiel

Grundlagenstudie

Sachverständigenrat
Stadtentwicklung und Mobilität
Aufsichtsamt 55, 24109 Hamburg
Mönckebergstraße 11, 20095 Berlin

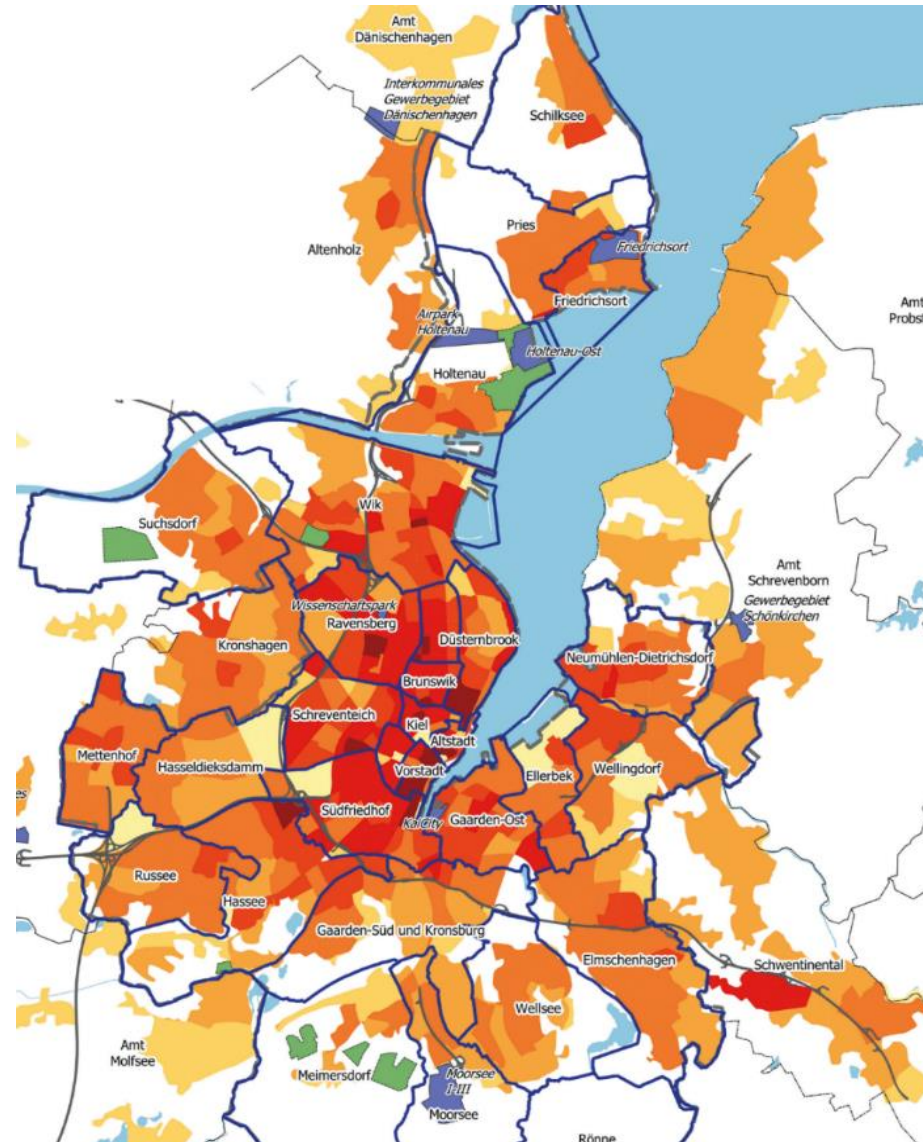
Angeschrieben:
GM, Ing. Hans-Joachim
Tel. 030 / 40000-30
Fax 030 / 40000-42
info@gertz-gutscche-romer-app.de

Büro Mobilverkehr
Planungsabteilung RHM & Co. KG
Mönckebergstraße 55, 24109 Kiel
Aufsichtsamt 55, 24109 Kiel
Tel. 0431 / 24333-3030

Angeschrieben:
GM, Ing. Hans-Joachim
Tel. 0431 / 24333-3030
Fax 0431 / 24333-3030
info@bmv.de

Daten- und
Grundlagen-
ermittlung

2019



Grundlagenstudie

Die Ermittlung des Bedarfs für eine Stadtbahn ist auf **Basis einer umfangreichen Datenermittlung** erfolgt.

Bisherige Schritte und aktuelle Planungsphase

BÜRO STADTVERKEHR
Verkehrsplanung und -management

GERTZ GUTSCHE RÖMERAPP
PLANUNGSGESAMTSCHAFT URBAN DESIGN ARCHITECTURE

Mobilitätskonzept für einen nachhaltigen
 Öffentlichen Nah- und Regionalverkehr in Kiel

Grundlagenstudie

Sachverständigenrat
 Stadtentwicklung und Mobilität USt
 Auf der Höhe 11, 22761 Hamburg
 Jochen Georg Meißner, LL, 50/50 Berlin

Angeschlossener:
 GfZ, Ing. Hans-Dieter
 Tel. 0431 / 159809-30
 Fax 0431 / 893731-42
 info@stb-kiel.de

Büro Stadtkonzepte
 Planungsgesellschaft UStM & Co. KG
 Mittelstraße 55, 42721 Hilden
 Hildenstraße 10/11
 40882 Ratingen

Angeschlossener:
 GfZ, Ing. Axel Peter, Stefan
 Tel. 02303 / 810584
 Fax 02303 / 81058-77
 stb@stb-kiel.de

Daten- und
 Grundlagen-
 ermittlung

2019

Kiel. Sailing City.

kieler wege

**Teilfortschreibung
 Verkehrsentwicklungsplan Kiel**
 Mobilitätskonzept für einen nachhaltigen
 Öffentlichen Nah- und Regionalverkehr in Kiel

BRT **REGIO TRAM** **SPNV-CITY-TUNNEL**
METRO-BUS **TRAM**

Beschluss der
 Landeshaupt-
 stadt Kiel

2020

Förderung
 durch das
 Land SH



Bisherige Schritte und aktuelle Planungsphase

BÜRO STADTVERKEHR
Verkehrsplanung und -management

GERTZ GUTSCHE RÖMERAPP
PLANUNG · CONSULTING · DESIGN · ARCHITECTURE

Mobilitätskonzept für einen nachhaltigen
 Öffentlichen Nah- und Regionalverkehr in Kiel

Grundlagenstudie

Sachverständigen:
 Stadtentwicklung und Mobilität Kiel
 Außenstraße 53, 24103 Hamburg
 Monar-Georg-Straße 11, 20109 Berlin

Projektleiter:
 GMA-Ing. Hans-Dieter
 Tel. 030 / 159805-30
 Fax 030 / 893731-42
 hdi@gertrutz.com

Büro Mitarbeiter:
 Planungswissenschaftlerin Dr. K. K.
 Mönckebergstraße 10, 24103 Kiel
 Außenstraße 53, 24103 Kiel

Angeschlossener:
 GMA-Ing. Axel Peter Stöhr
 Tel. 030/303 / 811554-9
 Fax 030/303 / 81155-73
 a.stoehr@gertrutz.com

Kiel. Sailing. City.

**Teilfortschreibung
 Verkehrsentwicklungsplan Kiel**
 Mobilitätskonzept für einen nachhaltigen
 Öffentlichen Nah- und Regionalverkehr in Kiel

kieler wege

SPNV-CITY-TUNNEL

REGIO TRAM

METRO-BUS

TRAM

kieler wege

Kiel. Sailing. City.

STADTBESTIMMTE MOBILITÄT

**Ergebnisse der Trassenstudie zur Einführung
 eines hochwertigen ÖPNV-System
 in der Landeshauptstadt Kiel**



Bisherige Schritte und aktuelle Planungsphase

BÜRO STADTVERKEHR
Verkehrsplanung und -management

GERTZ GUTSCHE RÖMERAPP
PLANUNGSGESAMTSCHAFT URBAN DESIGN ARCHITECTURE

Mobilitätskonzept für einen nachhaltigen
 Öffentlichen Nah- und Regionalverkehr in Kiel

Grundlagenstudie

Sachverständigen:
 Stadtentwicklung und Mobilität USt
 Auftrags-Nr. 22/191 Hamburg
 Jochen Georg Meißel, LL, 10/19 Berlin

Ansprechpartner:
 USt-Ing. Hans-Dieter
 Tsch. 020 / 159805-20
 Fax 020 / 893721-42
 tsch@stb-berlin.de

Büro Mobilivision
 Planungsgesellschaft URM & Co. KG
 Mittelstraße 55, 42721 Hilden
 Telefonische Vertretung:
 Tsch. 021 24 24338 Kiel

Ansprechpartner:
 USt-Ing. Axel Peter Schäfer
 Tsch. 02303 / 8105949
 Fax 02303 / 8105970
 a.schaefer@urbanistik-stadt.de

Kiel. Sailing. City.

**Teilfortschreibung
 Verkehrsentwicklungsplan Kiel**
 Mobilitätskonzept für einen nachhaltigen
 Öffentlichen Nah- und Regionalverkehr in Kiel

kieler wege

BRT **REGIO TRAM** **SPNV-CITY-TUNNEL**
METRO-BUS **TRAM**

Kiel. Sailing. City.

STARKE WIRTSCHAFT

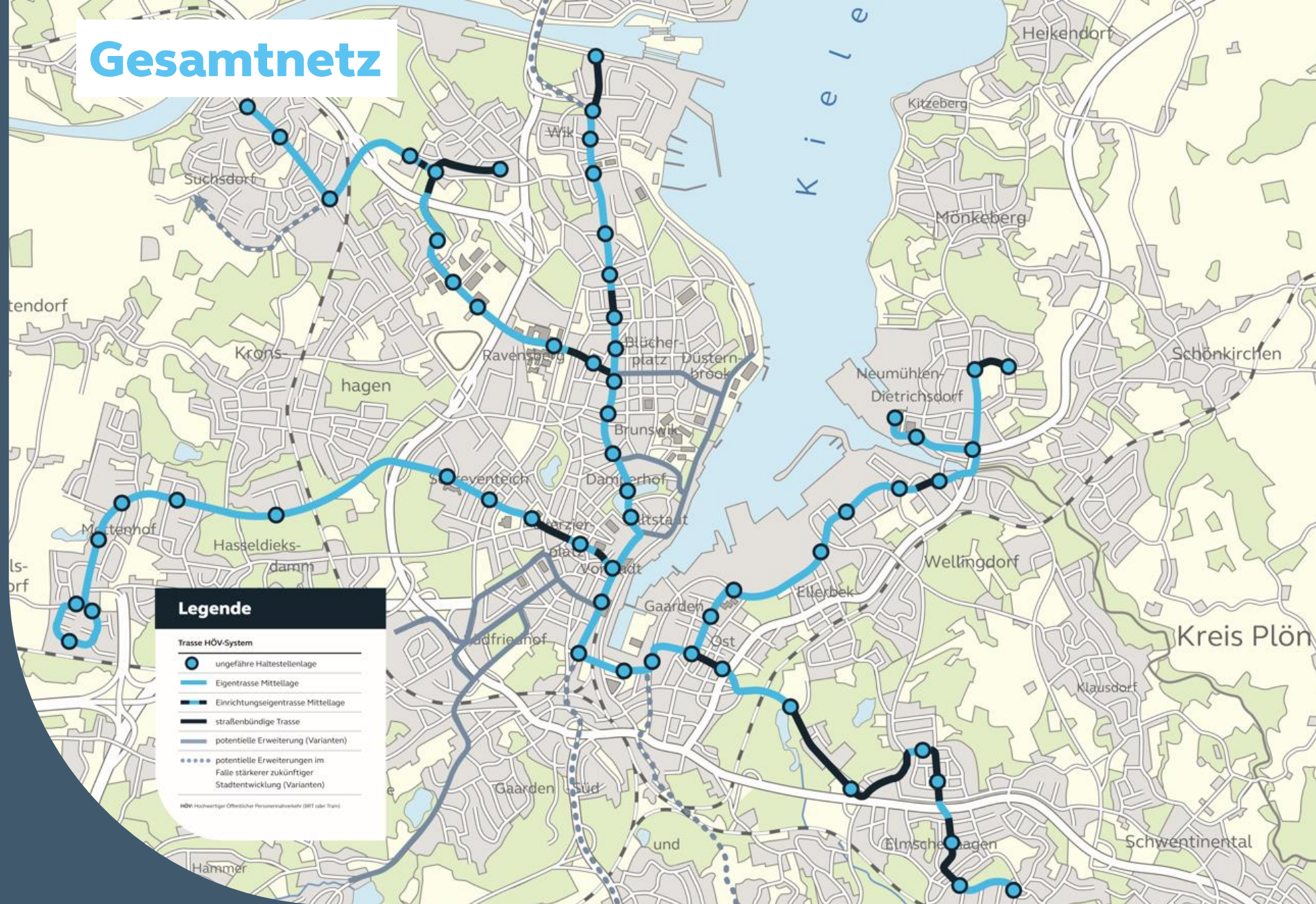
**Ergebnisse der Trassenstudie zur Einführung
 eines hochwertigen ÖPNV-System
 in der Landeshauptstadt Kiel**



Bisherige Schritte und aktuelle Planungsphase



Gesamtnetz



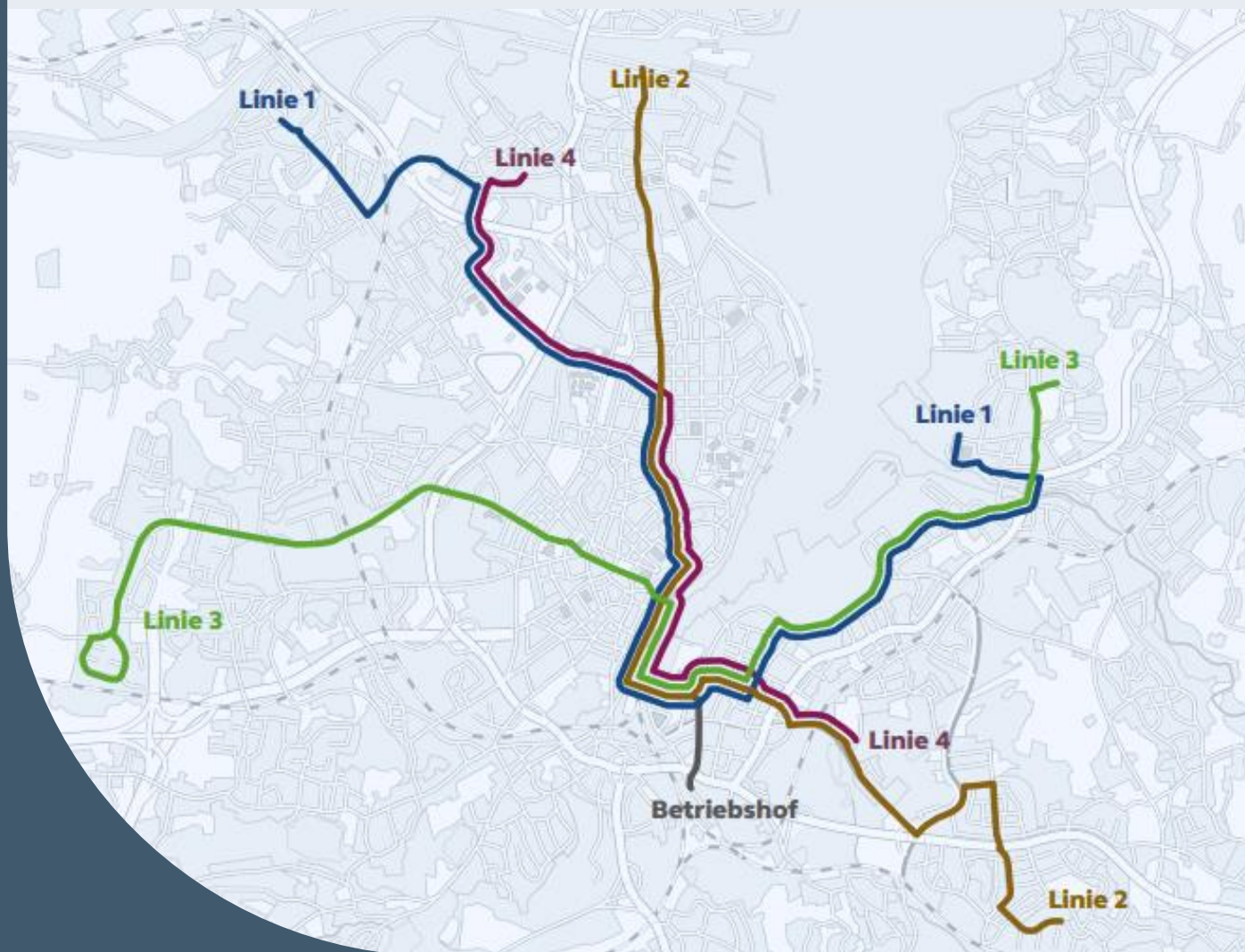
Legende

Trasse HOV-System

-  ungefähre Haltestellenlage
-  Eigentrasse Mittellage
-  Einrichtungseigentrasse Mittellage
-  straßenbündige Trasse
-  potentielle Erweiterung (Varianten)
-  potentielle Erweiterungen im Falle stärkerer zukünftiger Stadtentwicklung (Varianten)

HOV: Hochwertiger Öffentlicher Personennahverkehr (SRT oder Tram)

Geplantes Liniennetz



Linie 1: FH Kiel (Neumühlen-Dietrichsdorf) – Wellingdorf – Gaarden – Hbf. – Holtenauer Straße – CAU – Steenbeker Weg – Suchsdorf
→ Länge: 15,7 km

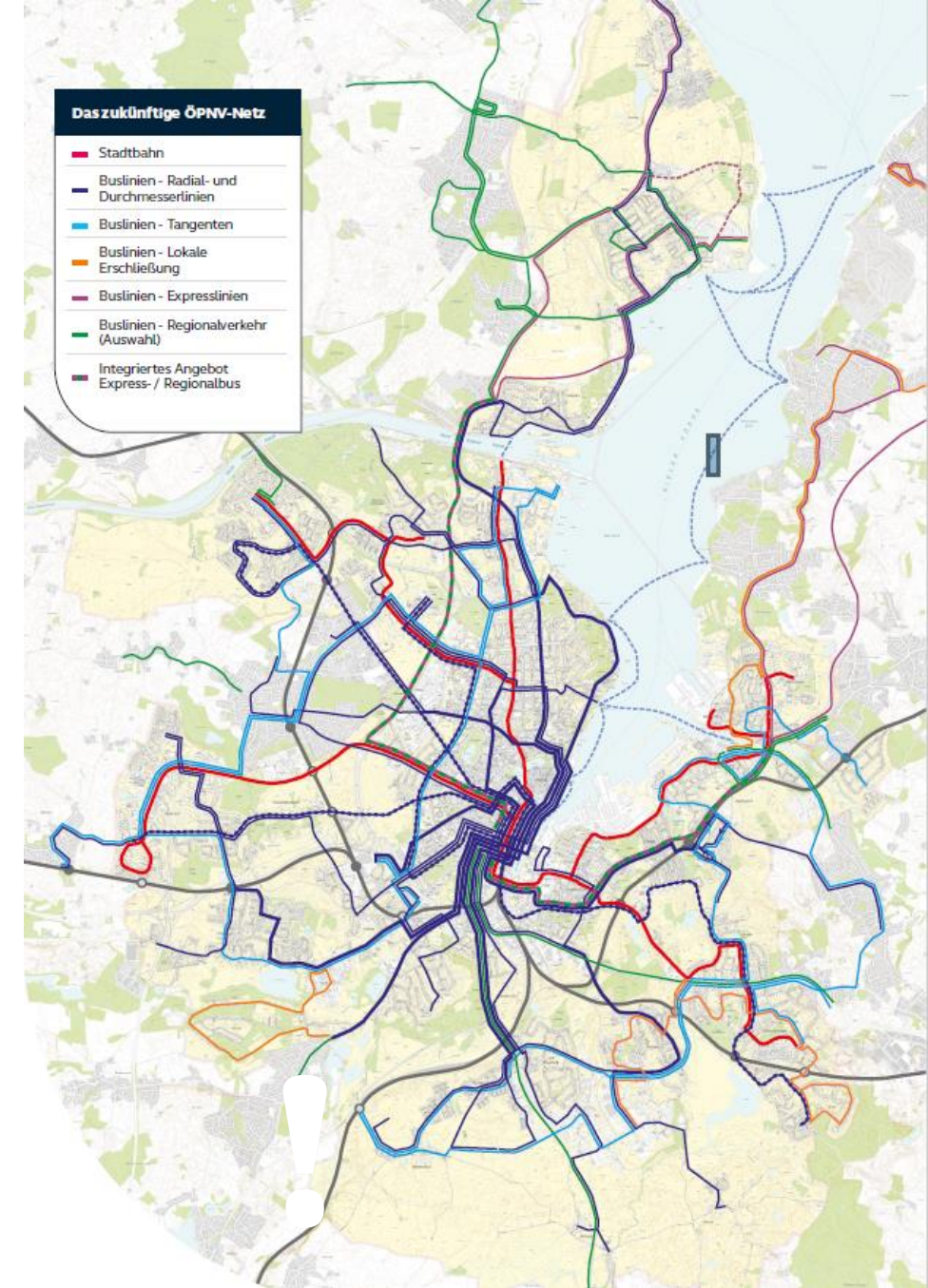
Linie 2: Elmschenhagen – Preetzer Straße – Gaarden – Hbf. – Holtenauer Straße – Wik
→ Länge: 13,2 km

Linie 3: Neumühlen-Dietrichsdorf – Wellingdorf – Gaarden-Ost – Hbf. – Kronshagener Weg – Mettenhof
→ Länge: 15,6 km

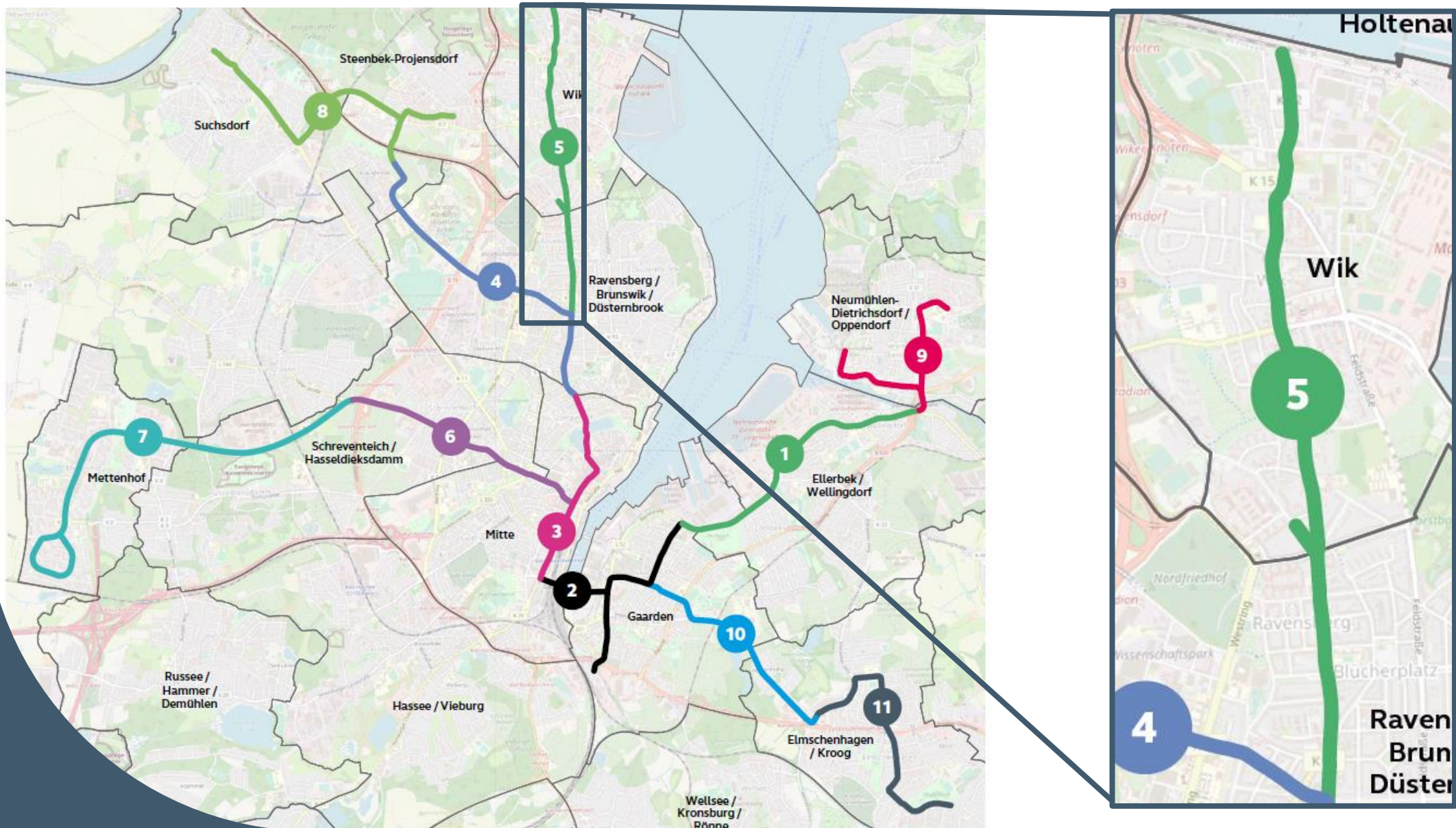
Linie 4: Verstärkerlinie vom Berufsbildungszentrum Gaarden bis nach Projensdorf
→ Länge: 9,5 km

Zukünftiges ÖPNV-Netz

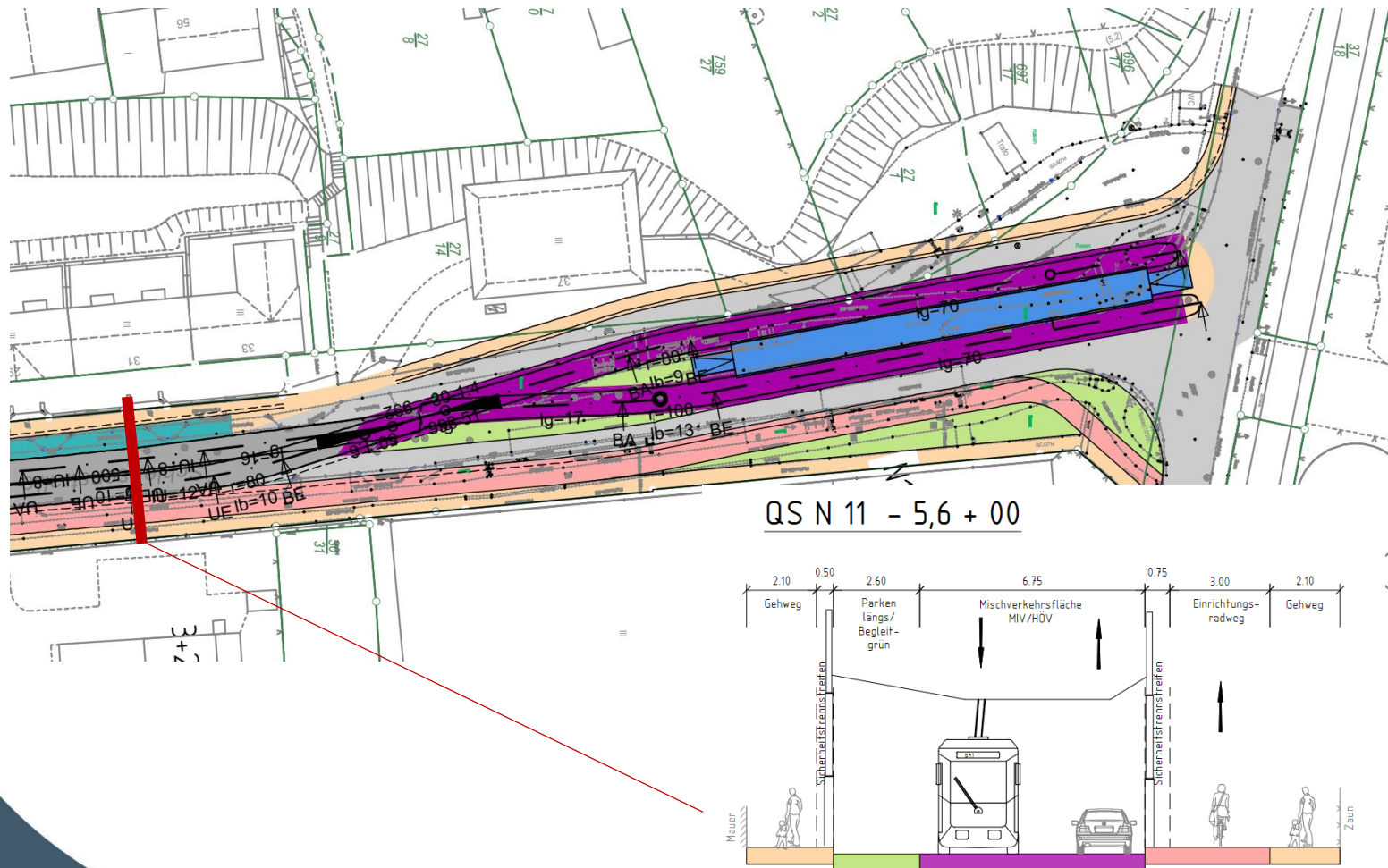
- Mit der Einführung der Stadtbahn wird auch das Busnetz neu geplant
- Linien werden an das Stadtbahnnetz angepasst
- Ziel: Verbesserung des ÖPNV-Angebots insgesamt
- Vor allem Stadtteile, die nicht durch die Stadtbahn angebunden werden, sollen durch neue Busverbindungen eine bessere Anbindung an den ÖPNV erhalten.
- Angebotsverbesserungen durch Taktverdichtungen, neue Linien und Schnellbuslinie



Planungsabschnitte in der aktuellen Vorplanung



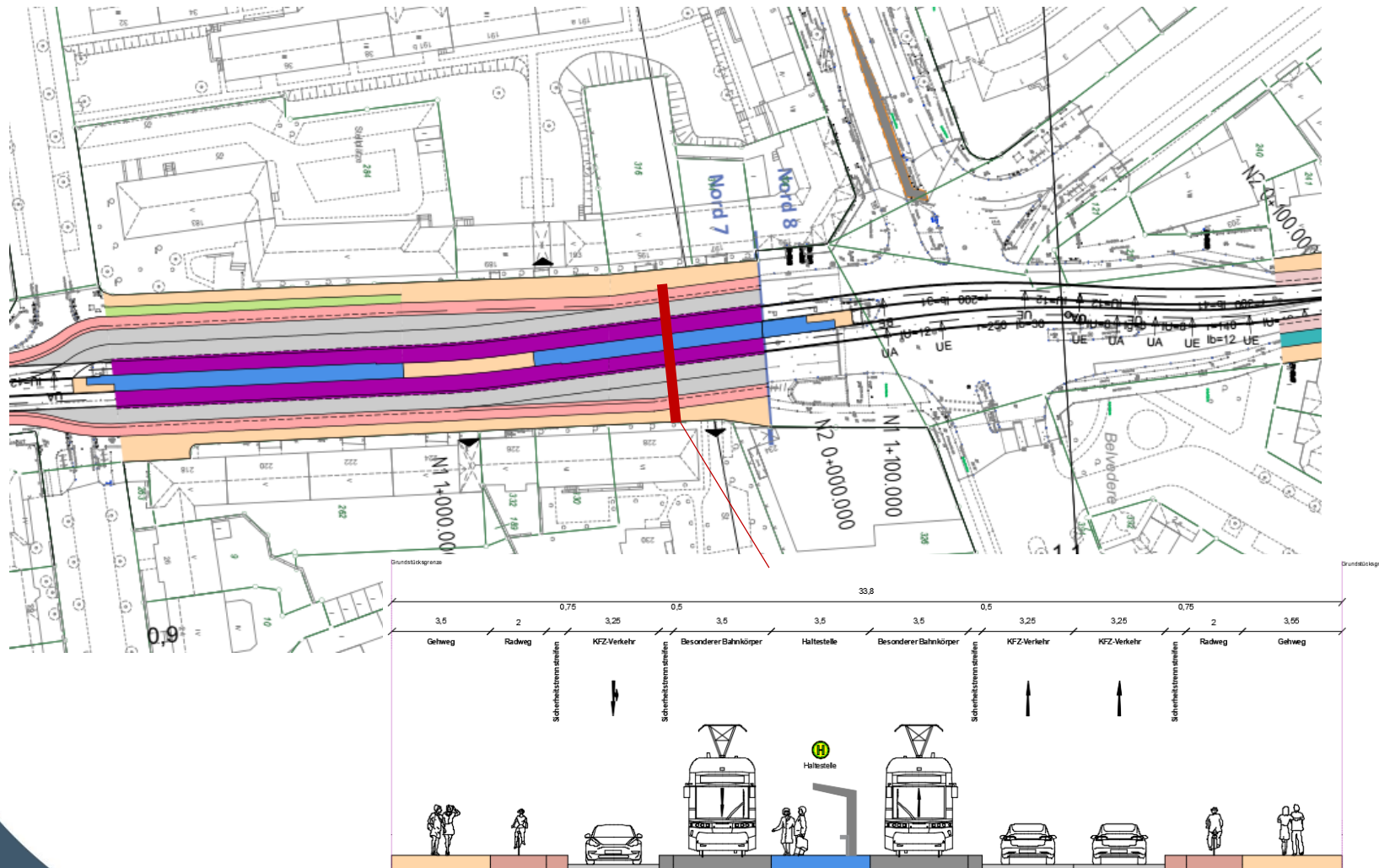
Bisherige Schritte und aktuelle Planungsphase



Vorplanung seit 2023

- Wesentliches Ziel: Aufteilung der Verkehre im Straßenraum
- drei verschiedene Möglichkeiten werden ausgearbeitet (Varianten)
- Gutachter wird eine sog. Vorzugslösung empfehlen
- Abstimmung mit den Ortsbeiräten
- Ratsversammlung wird final über die Vorzugsvarianten für das Gesamtnetz entscheiden

Bisherige Schritte und aktuelle Planungsphase



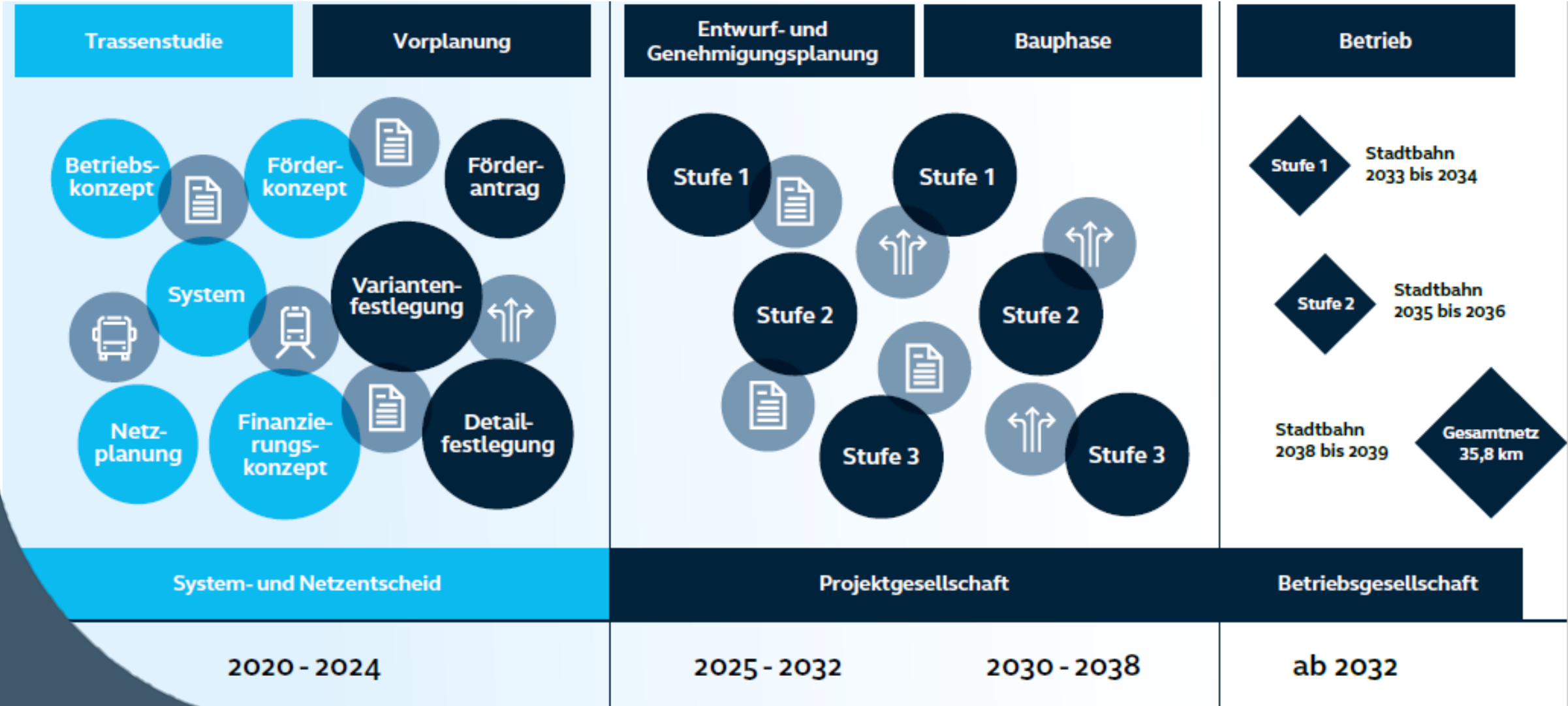
Vorplanung seit 2023

- Wesentliches Ziel: Aufteilung der Verkehre im Straßenraum
- drei verschiedene Möglichkeiten werden ausgearbeitet (Varianten)
- Gutachter wird eine sog. Vorzugslösung empfehlen
- Abstimmung mit den Ortsbeiräten
- Ratsversammlung wird final über die Vorzugsvarianten für das Gesamtnetz entscheiden

Wichtige Hinweise zum Vorgehen

- Es werden **keine vollständig ausgebreiteten Pläne** präsentiert, sondern ein **Arbeitsstand** des Gutachters gezeigt.
- Die Pläne sind zu dem Zeitpunkt noch **nicht mit den Fachämtern** abgestimmt.
- Die **Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgt parallel zur Beteiligung der Fachämter.**
- **Ihre Rückmeldungen** werden geprüft, dokumentiert und fließen so in die Planung ein.

Wie geht es nach der Vorplanung weiter?



**Einführung einer Stadtbahn in der
Landeshauptstadt Kiel**



Impuls zur Variantenfindung

Ingolf Berger, Ramboll

Kiel. Sailing.City.
Kiel

Einführung einer Stadtbahn in der
Landeshauptstadt Kiel



Kiel
bewegt
dich.

Herangehensweise und Gesamtbild

Kiel.
Kiel Sailing.City.

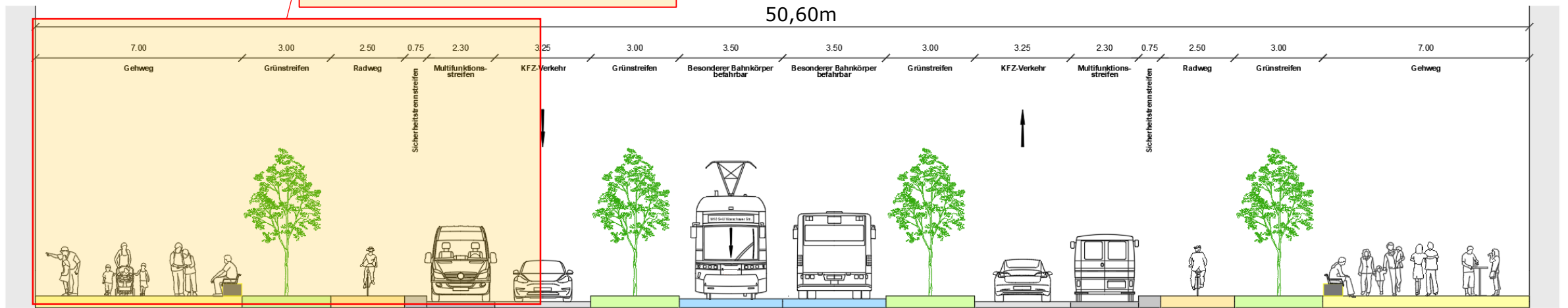
Herangehensweise und Gesamtbild

Idealvorstellung zur Aufteilung des Straßenraums – Wirklich so ideal?

Idealvorstellung

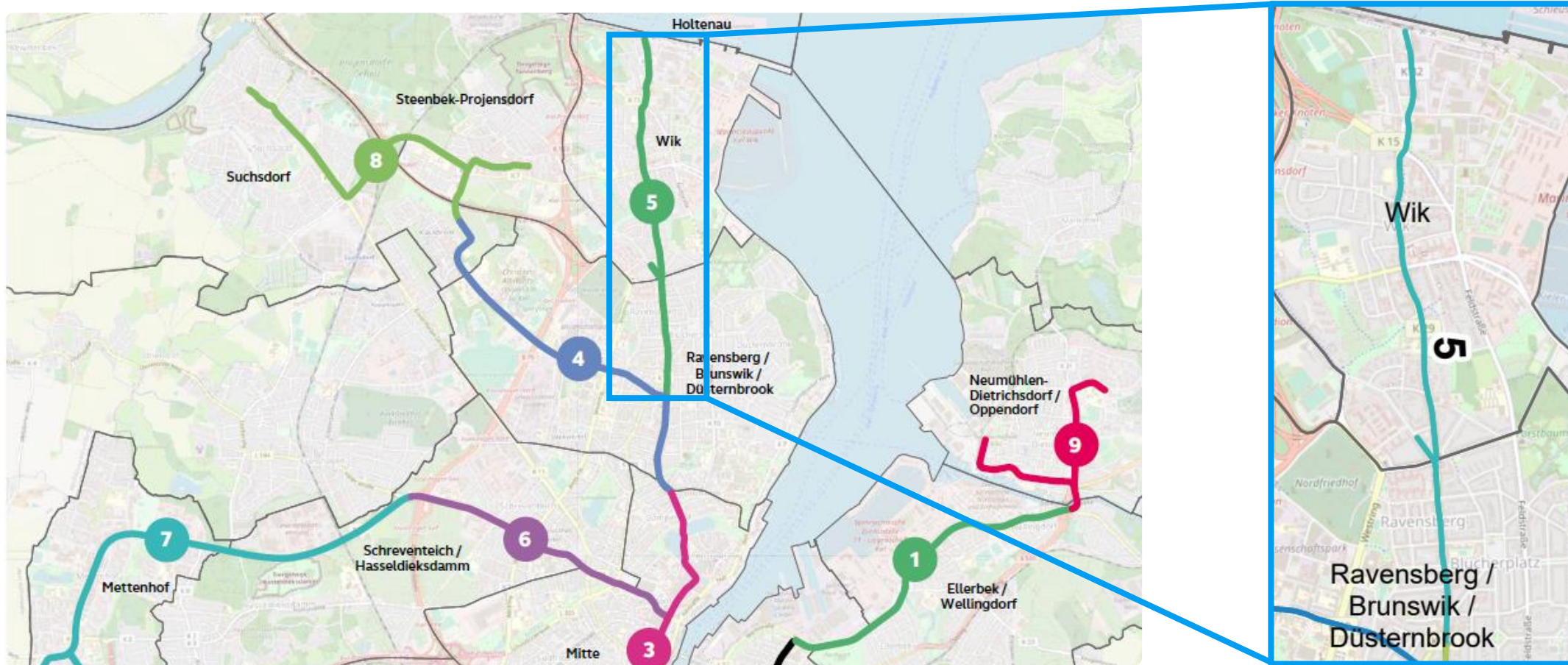
Ca. 17,85 m zur Verfügung stehende
Querschnittsbreite in der
Schleusenstraße

50,60m





Herangehensweise und Gesamtbild Planungsgebiet

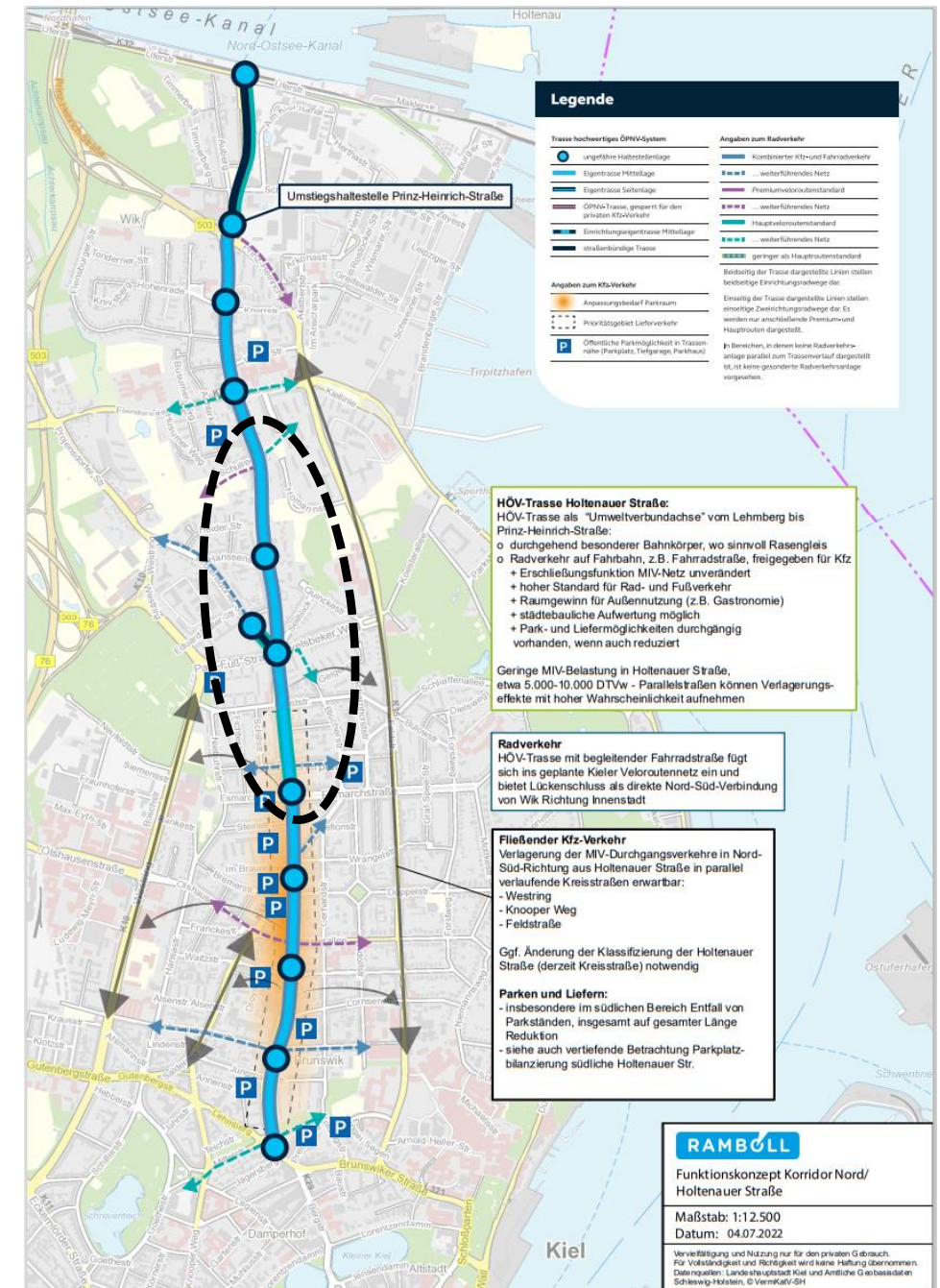


Herangehensweise und Gesamtbild

Örtliche Randbedingungen (Auswahl)

Esmarchstraße bis Elendsredder/Mercatorstraße

- Verbindung aus der Innenstadt in Richtung Norden – Stadträumliche Schwereachse aus der Innenstadt bis zur Barriere Nord-Ostsee-Kanal
- Im südlichen Betrachtungsabschnitt klassische (gründerzeitliche) Baustrukturen, nach Norden Übergang zu partiell aufgelockerten Baustrukturen (durchzogen von Grünbereichen)
- Stadträumliche/Verkehrliche Besonderheiten:
 - Bedienung des Holstein-Stadions (in der Nähe)
 - Belvedere als „Sternkreuzung“
 - „Grünlinse“ im Bereich Schulredder
- Verkehrliche Funktionen:
 - Kfz-Verkehr: Nutzung als Durchgangsstraße möglich, aber nicht dominierend
 - ÖPNV: Eine der am stärksten nachgefragten und bedienten Busachsen in Kiel mit hoher Nachfrage in und aus Richtung Innenstadt nach Wik/Kieler Norden etc.
 - Radverkehr mit sehr heterogener Infrastruktur

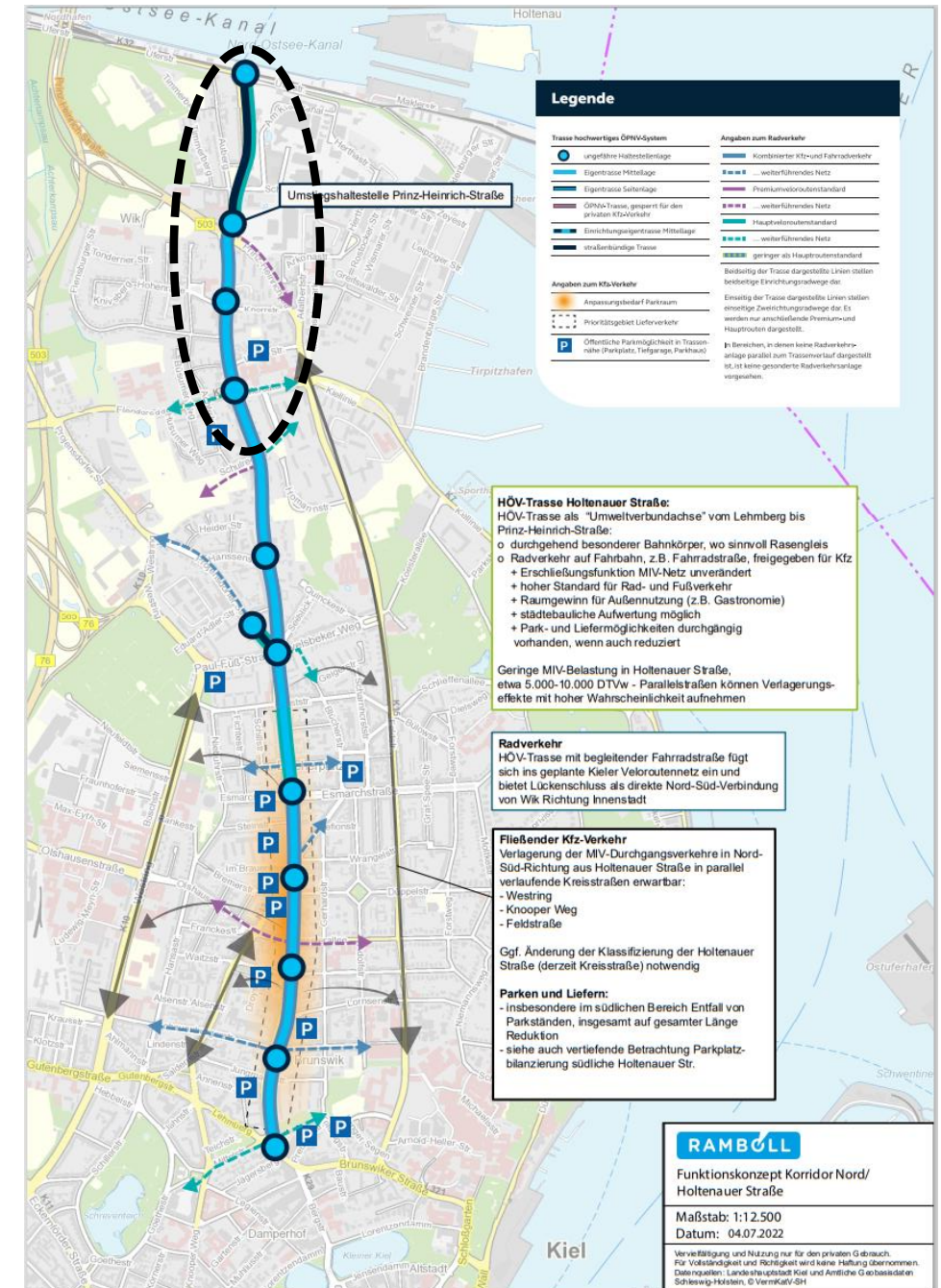


Herangehensweise und Gesamtbild

Örtliche Randbedingungen (Auswahl)

Elendsredder/Mercatorstraße bis Holtenauer Fähre

- Verbindung aus der Innenstadt in Richtung Norden – Stadträumliche Schwereachse aus der Innenstadt bis zur Barriere Nord-Ostsee-Kanal
- Untersuchungsabschnitt umfasst folgende prägende Bereiche:
 - Im südlichen Betrachtungsabschnitt Stadtteilzentrum Wik (alte Ortslage)
 - Raumprägender Knoten Holtenauer Straße/Prinz-Heinrich-Straße/Schleusenstraße
 - Im nördlichen Abschnitt (Schleusenstraße) Mischung von Wohn- und Gewerbebebauung
- Verkehrliche Besonderheiten:
 - Am nördlichen Endpunkt Übergang zur Fähre nach Holtenau
 - Umsteigeknoten Schleusenstraße zwischen Stadtbahn und Bus als ein Kernelement des Verkehrskonzepts für den Kieler Norden



Herangehensweise und Gesamtbild

Örtliche Randbedingungen (Auswahl)

Quartiersplatz Stadtteilzentrum Wik

- „Die Umgestaltung ist im Zusammenhang mit der Integration eines hochwertigen ÖPNV-Systems (...) durchzuführen und ggf. in einem gemeinsamen Planungsverfahren zu erarbeiten.“ (Abschlussbericht VU+IEK Wik, Stand 04.04.23)
- Auswirkungen auf Planung Stadtbahn prüfen:
 - Lage der Haltestellen
 - Integrierter städtebaulicher Ansatz (Planung von Trasse /Haltestellen/Stadtplatz „aus einem Guss“)
- Ziel: Abstimmung der Planung zwischen Stadtbahn und Neugestaltung Stadtteilzentrum (integrierter Ansatz)

VERTIEFUNGSBEREICH
HOLTENAUER STRASSE
Neues Zentrum als Aufenthaltsort und Treffpunkt gestalten

SZENARIO A

Großer Quartiersplatz im Wiker Zentrum

Legende

- Landeseigentum
- Platzbereiche
- Fahrbahn
- Flächen mit Ankaufinteresse der Stadt
- Bestand / Ideen

Handlungsansätze

- die Platz- bzw. Grünbereiche bleiben in ihrer Abgrenzung wie sie sind und werden ansprechend gestaltet - Baumbestand bleibt weitestgehend erhalten
- die Fläche vor dem Behördenzentrum Mercatorstraße wird von der Landeshauptstadt Kiel im Rahmen der Umgestaltung des Behördenzentrums erworben
- Raum für Fußgänger*innen wird verbreitert und gestaltet
- der Platz Ecke Elendsredder/Holtenuauer Straße wird gestaltet und eine Mobilitätsstation eingerichtet, der Wachenmarkt wird auf die andere Straßenseite verlagert
- Chance wird genutzt, Ideen in den landeseigenen Planungsprozess zum Behördenzentrum einzubringen

(Verkehrliche) Voraussetzung

- Temporeduzierung auf der Holtenuauer Straße (zw. Schulredder u. Knorrstr.)
- der Radverkehr wird auf der Straße geführt
- das Queren der Holtenuauer Straße wird durch Querungshilfen erleichtert
- Parkraum wird für mehr Fläche für Fuß- und Radverkehr bzw. Aufenthalt reduziert / halbiert
- ÖPNV bleibt erhalten
- der Parkplatz an der Wiker Straße entfällt und wird durch ein gemeinsames Behörden- und Quartiersparkhaus ersetzt

SZENARIO B

Kleiner Quartiersplatz im Zentrum

Legende

- Landeseigentum
- Grünbereiche
- Platzbereiche
- Fläche ohne Gestaltungsmöglichkeit der Stadt
- Bestand / Ideen

Handlungsansätze

- Platz an der Ecke Mercatorstraße/Holtenuauer Straße wird durch das Land durch Neubebauung und halböffentliche Außengestaltung überplant
- der Platz Ecke Elendsredder/Holtenuauer Straße wird gestaltet und multifunktional nutzbar gemacht
- Randbereiche der Holtenuauer Straße werden verbreitert
- Chance durch landeseigene Planungen des Behördenzentrums wird genutzt

(Verkehrliche) Voraussetzung

- die Gehwege werden etwas verbreitert und die Fahrbahn verkleinert
- Parkplätze im Straßenraum werden neu geordnet (Längsparkplätze) und reduziert
- Querungshilfen werden eingerichtet
- hochwertiger ÖPNV (z. B. Stadtbahn oder BRT*) ist möglich
- Fuß- und Radverkehrsführungen (Radverkehr auf der Fahrbahn) wird getrennt
- der Parkplatz an der Wiker Straße entfällt und wird durch ein gemeinsames Behörden- und Quartiersparkhaus ersetzt

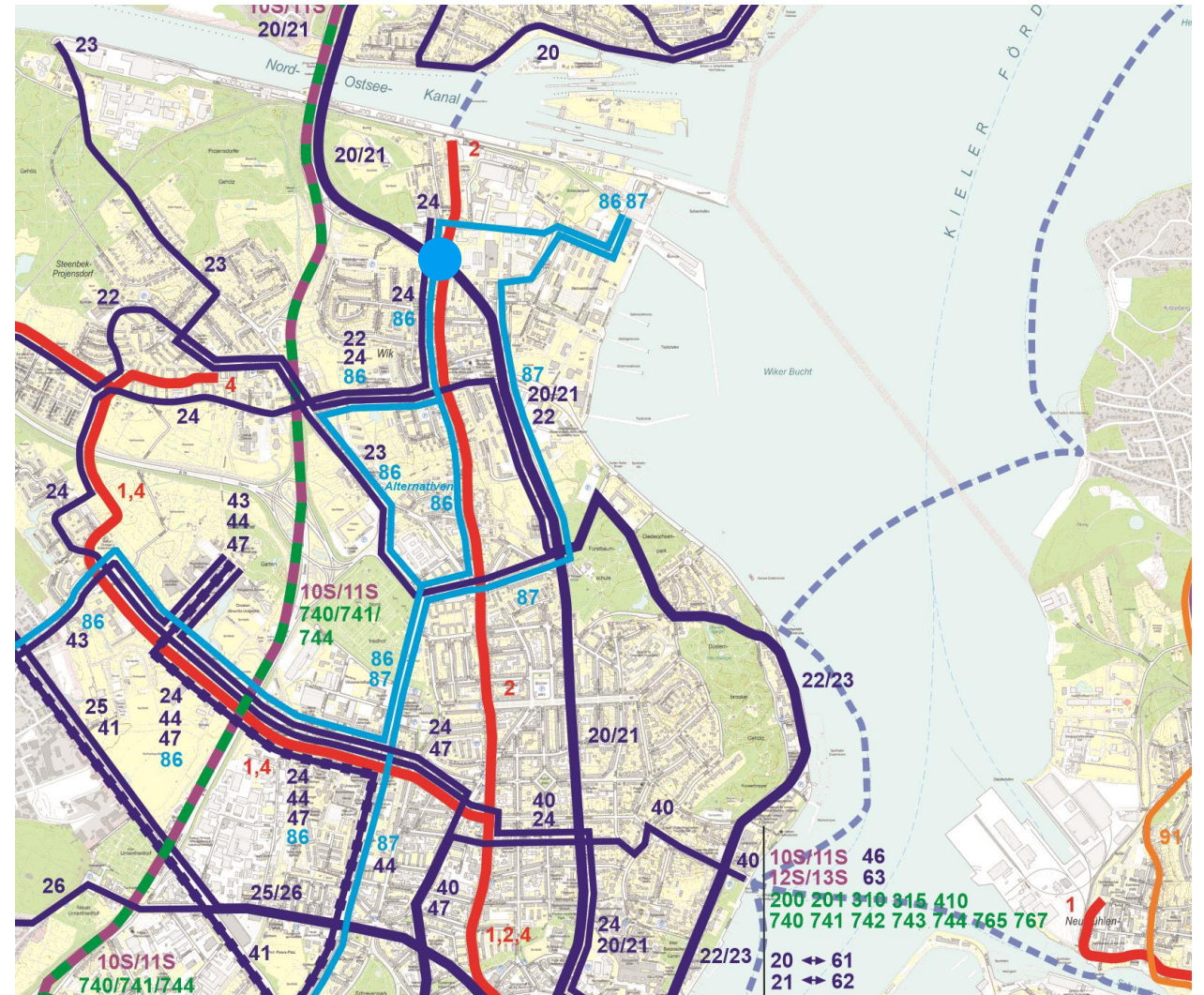
*BRT: Bus Rapid Transit - öffentliches Transportsystem, das durch infrastrukturelle wie auch schlagtechnische Verbesserungen einen höheren Qualitätsstandard als normale Buslinien erreicht

Herangehensweise und Gesamtbild

Gesamtnetz Öffentlicher Verkehr

Mögliche Führung des Busnetzes

- Übernahme der Busverkehre in der Holtenauer Straße durch die Stadtbahn (Verbindung Richtung Innenstadt) In Teilabschnitte paralleler Busverkehr als Verbindung in die Nachbarstadtteile
- Zentraler Umsteigeknoten Schleusenstraße als Kernelement des Verkehrskonzepts für den Kieler Norden (abgestimmtes Umsteigen zwischen Stadtbahn und Bus)



Einführung einer Stadtbahn in der
Landeshauptstadt Kiel



Kiel
bewegt
dich.

Abschnitte und Varianten

Kiel.
Kiel Sailing.City.

Durchquerung nördliche Holtenauer Straße und Wik

Drei Varianten im Gesamtverlauf ab Esmarchstraße bis Uferstraße



Erläuterung der Leitbilder

Varianten 1 bis 3

Variante 1

„Verkehrliche Funktion“

- Dieser Variante liegt die Minimierung des Einflusses externer Faktoren auf die Planung zugrunde
 - Erhalt der Klassifizierung der Holtenauer Straße
 - Minimaler Grunderwerb für Umsteigeknoten notwendig
- Knoten Prinz-Heinrich-Straße/Holtenauer Straße: Stärkere Separierung Stadtbahn und Kfz-Verkehr (Seitenlage)
- Durchgehende Separierung Rad-/Kfz-Verkehr

Variante 2

„Gestaltungsorientiert – Fokus auf Mittelraum“

- Dieser Variante liegt die Entklassifizierung der Holtenauer Straße zugrunde
- Ermöglicht stadtgestalterische und funktionale Spielräume
- Nutzung von stadträumlichen Spielräumen mit Fokus auf den Mittelraum
- Fokus auf Mittelraum
 - Im Bereich Schul- und Elendsredder Gestaltung als Mittelpromenade mit Alleecharakter
 - Endstelle Wik: Bei Haltestelle in Mittellage Optionen für Gestaltung als „Endstellenplatz“ (z.B. besondere Architektur)

Variante 3

„Gestaltungsorientiert – Fokus auf Seitenraum“

- Dieser Variante liegt die Entklassifizierung der Holtenauer Straße zugrunde
- Ermöglicht stadtgestalterische und funktionale Spielräume
- Nutzung von den stadträumlichen Spielräumen mit Fokus auf die Seitenräume
- Fokus auf Seitenräume
 - Im Bereich Schul- und Elendsredder Gestaltung mit breiten Seitenräumen und beidseitigen Baumreihen
 - Endstelle Wik: Bei Haltestelle in Seitenlage ermöglicht direkteren Übergang zur Holtenauer Fähre und stärkere Separierung Kfz-/Fußverkehrsströme (z.B. Endstelle Stadtbahn – Fähre)

Einführung einer Stadtbahn in der
Landeshauptstadt Kiel



Kiel
bewegt
dich.

Vorstellung der Varianten

Kiel.
Kiel Sailing.City.

Holtenauer Straße und Schleusenstraße – Vorstellung in 5 Teilabschnitten



Einführung einer Stadtbahn in der
Landeshauptstadt Kiel



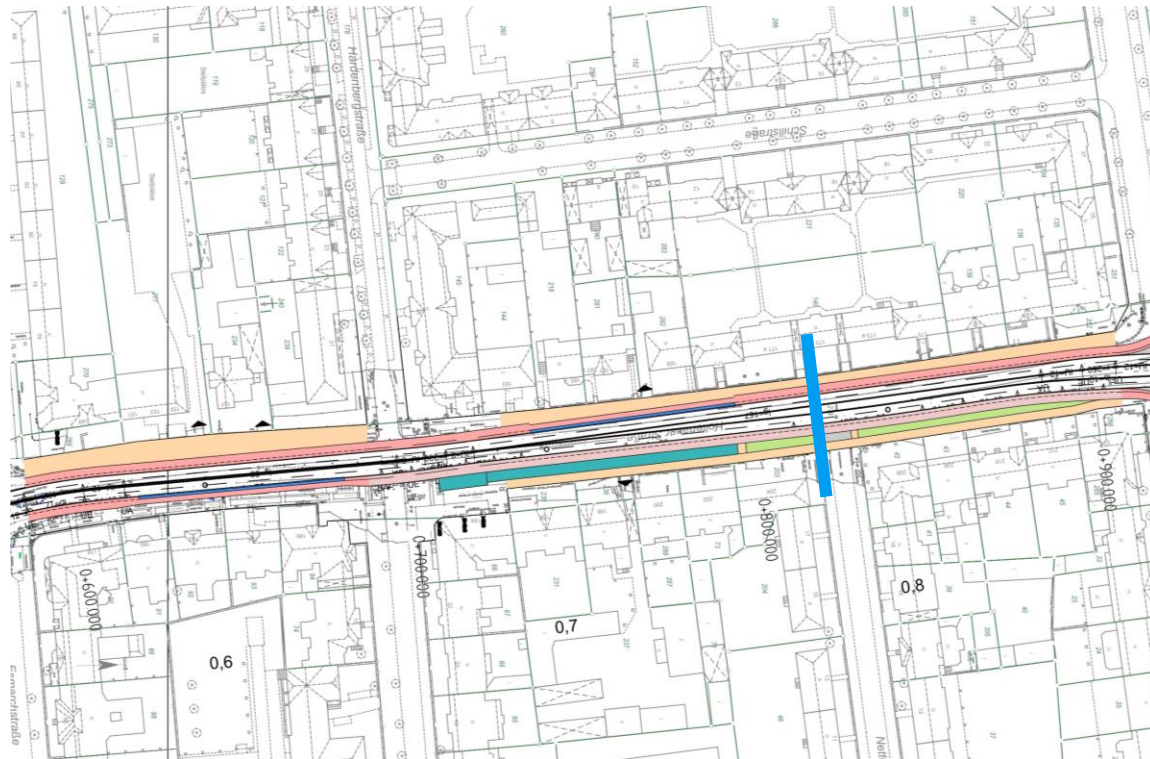
Teilabschnitt Esmarchstraße bis Belvedere

Kiel. Sailing.City.
Kiel

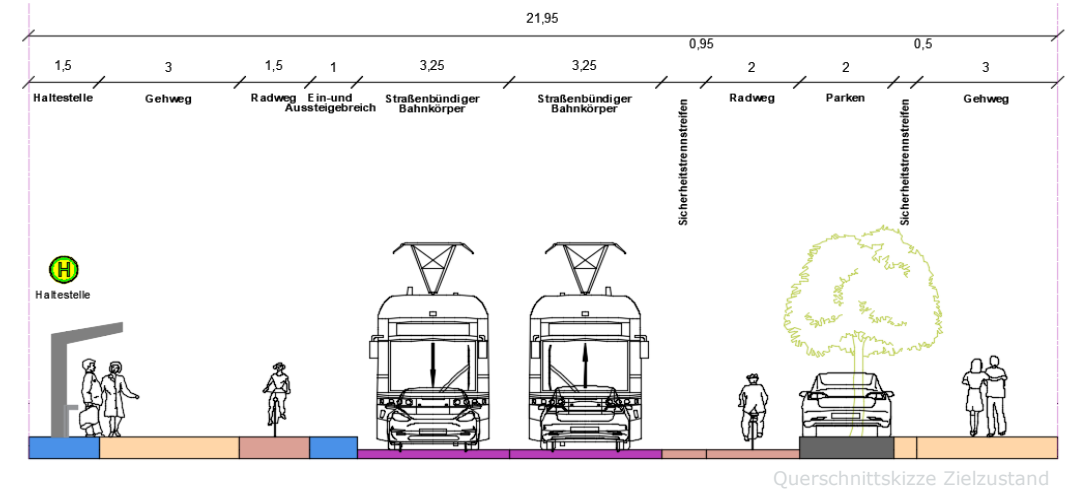
Teilabschnitt Esmarchstraße bis Belvedere



Variante 1, 2 und 3: Esmarchstraße bis Kleiststraße

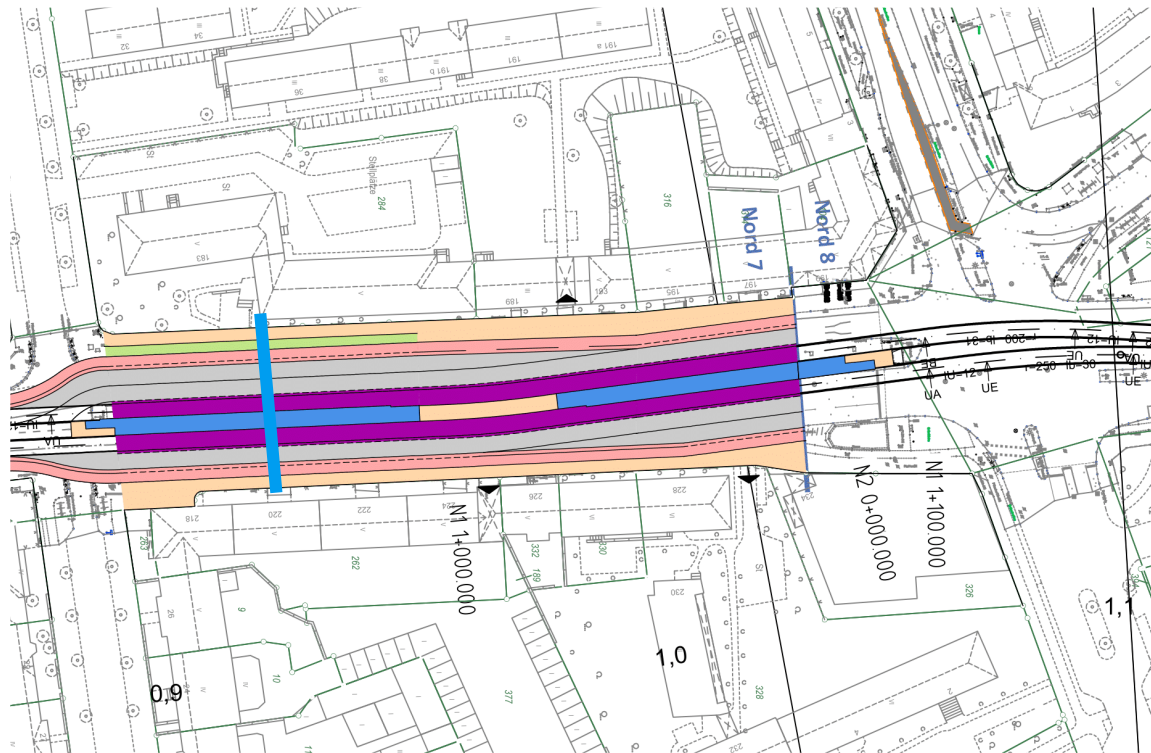


Ausschnitt VP-05-VA-LP-V1-03-M1000-1-Holtener Str.-28.11.23-1 (Vorabzug): Esmarchstraße bis Kleiststraße

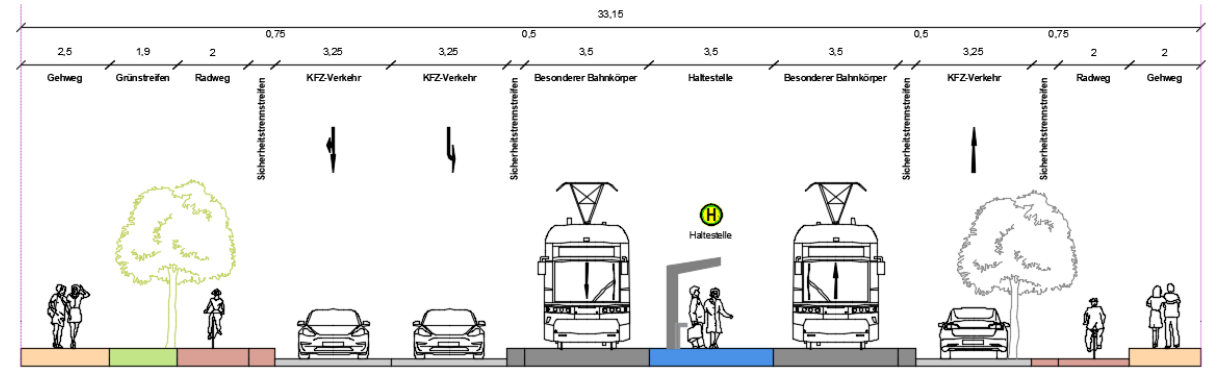


- Straßenbündiger Bahnkörper
- Separater Radweg/-streifen
- Multifunktionsstreifen (Bestandsbäume und Parkplätze)
- Führung des Radverkehrs vor Haltestelle ermöglicht breitere Gehwege
- Mehr Platz im Seitenraum
- Attraktiv dimensionierte Gehwegbreite (inkl. Haltestelle)
- Kontinuierlicher Verlauf der Trassen der jeweiligen Verkehrsträger (insb. des Radverkehrs) – damit übersichtlicher und einheitlich gestalteter Straßenraum

Variante 1: Kleiststraße bis Belvedere



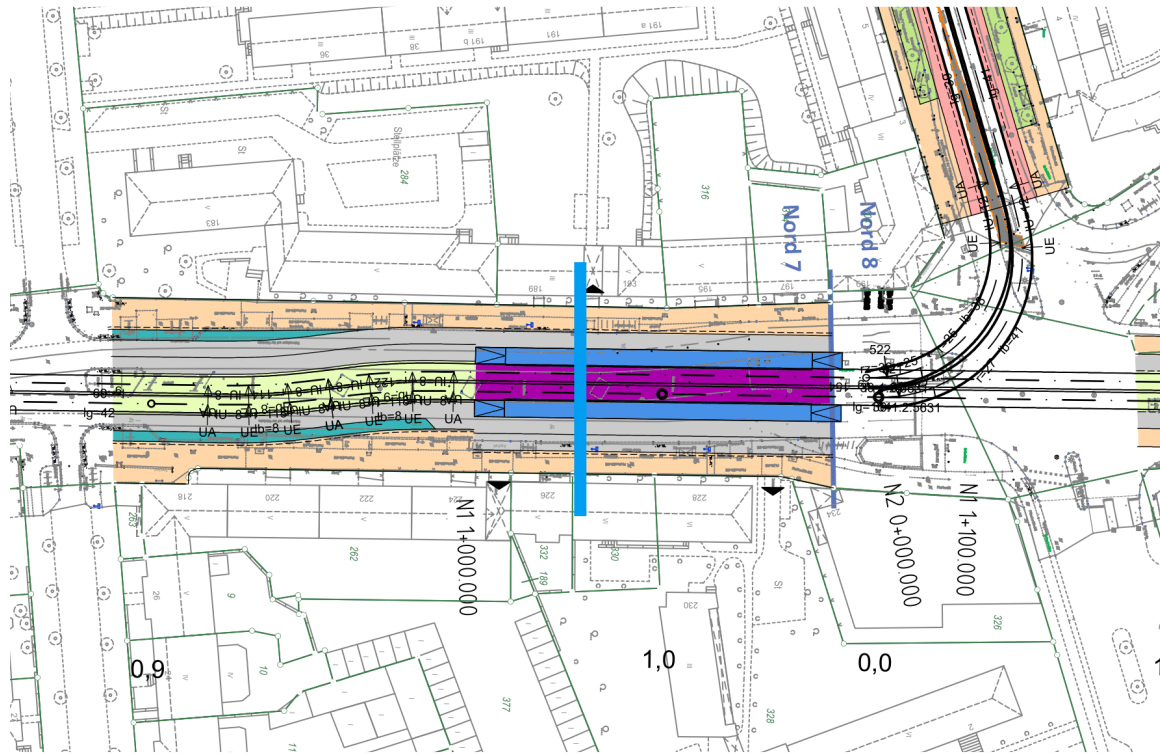
Ausschnitt VP-05-VA-LP-V1-03-M1000-1-Holtenauer Str.-28.11.23-1 (Vorabzug): Kleiststraße bis Belvedere



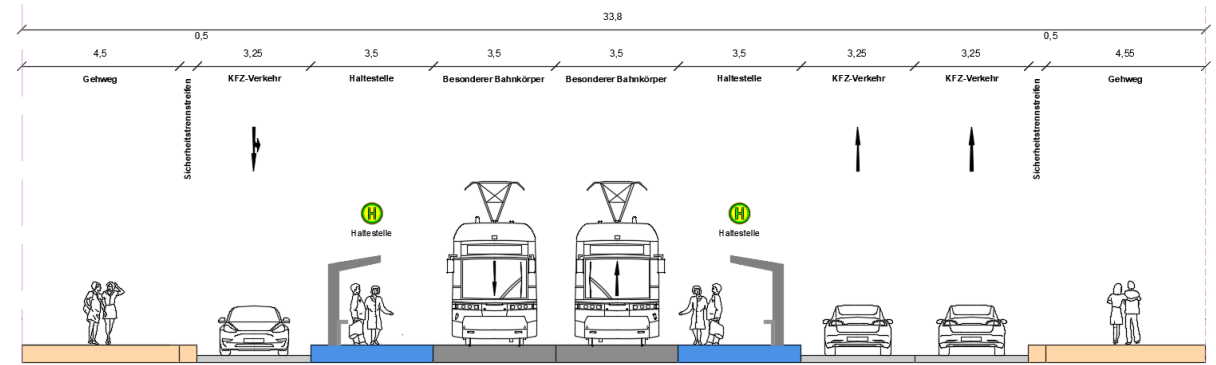
Querschnittsskizze Zielzustand

- Besonderer Bahnkörper mit doppeltem Mittelbahnsteig
- Ausreichend dimensionierte Haltestellen möglich (insb. für Veranstaltungsverkehre)
- Verzicht auf Grundstückseingriff bei gleichzeitigem Erhalt der Kastanienbäume
- Separater Linksabbieger in Paul-Fuß-Straße
- Separater Radweg
- Erhalt Klassifizierung als Kreisstraße möglich

Variante 2 und 3: Kleiststraße bis Belvedere



Ausschnitt VP-05-VA-LP-V2-02-M1000-4-Holtener Str.-29.11.23 (Vorabzug): Kleiststraße bis Belvedere



Querschnittsskizze Zielzustand

- Besonderer Bahnkörper mit Seitenbahnsteigen
- Ausreichend dimensionierte Haltestellen möglich (insb. für Veranstaltungsverkehre)
- Separater Linksabbiegespur in Paul-Fuß-Straße
- Kfz- und Radverkehr im Mischverkehr mit Verkehrsberuhigung (westlich Kastaniengruppe)
- Separater Linksabbieger von Norden kommend in Kleiststraße westlich der Gleise
- Außerhalb des Haltestellenbereichs Multifunktionsstreifen (Bestandsbäume und Parkplätze) beidseitig möglich

Einführung einer Stadtbahn in der
Landeshauptstadt Kiel

Teilabschnitt Stadionanbindung Paul-Fuß-Straße



Kiel
bewegt
dich.

Kiel.
Kiel Sailing.City.

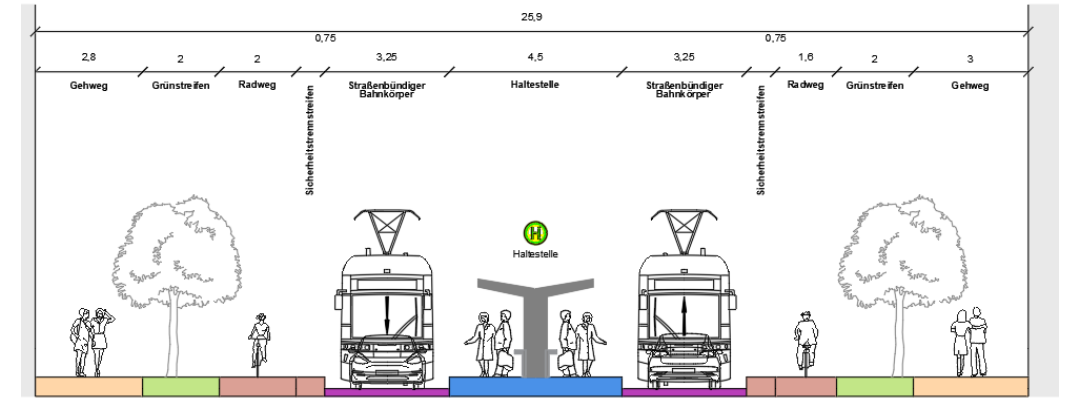
Teilabschnitt Stadionanbindung Paul-Fuß-Straße



Variante 1, 2 und 3: Stadionanbindung Paul-Fuß-Straße



Ausschnitt VP-05-VA-LP-V2-02-M1000-4-Holtener Str.-29.11.23-1 (Voarabzug): Stadionanbindung Paul-Fuß-Straße



Querschnittsskizze Zielzustand

- Endgültige Varianten noch in Abstimmung
- Ansatz: Sperrung der Paul-Fuß-Straße für durchgehenden Kfz-Verkehr und Nutzung als Stadionzubringer mit eigener Haltestelle
- Innovative Lösung in Form einer temporär unterschiedlichen Nutzung des Stadtraumes je nach Anforderung
- Ausprägung als Kopfhaltestelle mit direktem Zugang zu Bahnsteigen möglich
- Lage der Haltestelle näher am Stadion mit einer Zuwegung abseits von Wohngebieten
- Ausreichende Längenentwicklung für betrieblich gute Bedingungen

**Einführung einer Stadtbahn in der
Landeshauptstadt Kiel**



**Kiel
bewegt
dich.**

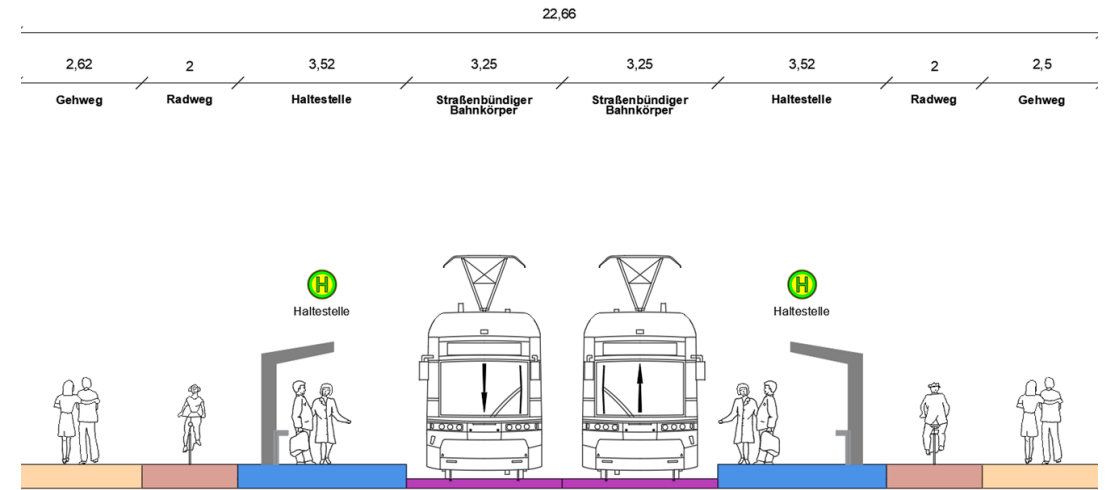
Teilabschnitt Belvedere bis Holtenauer Straße 308

Kiel. Sailing.City.
Kiel

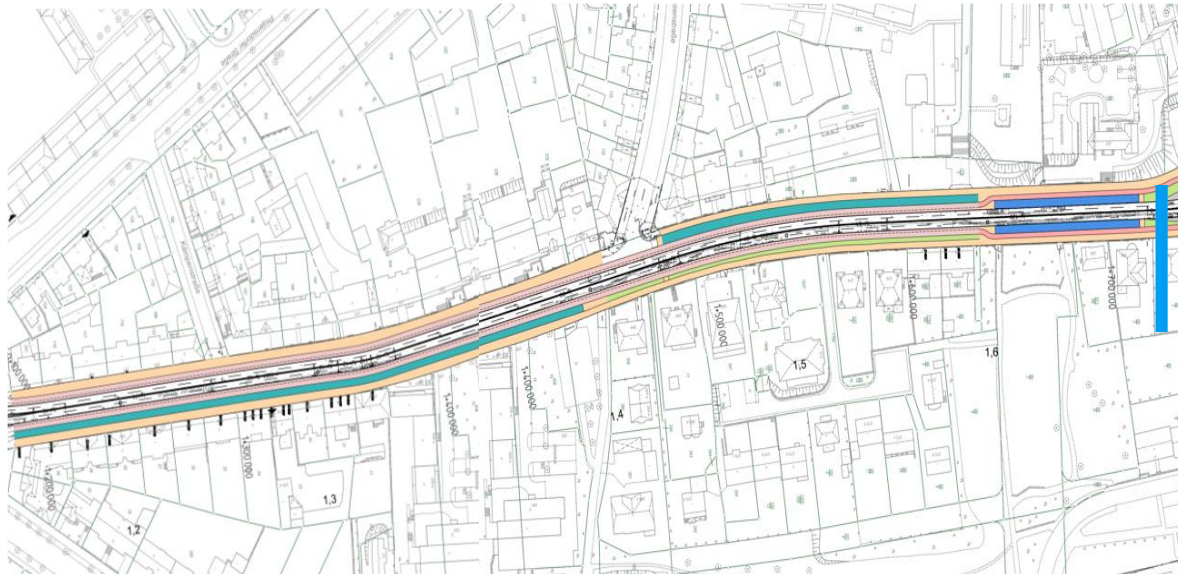
Teilabschnitt Belvedere bis Holtenauer Straße 308



Variante 1: Belvedere bis Holtenauer Straße 282



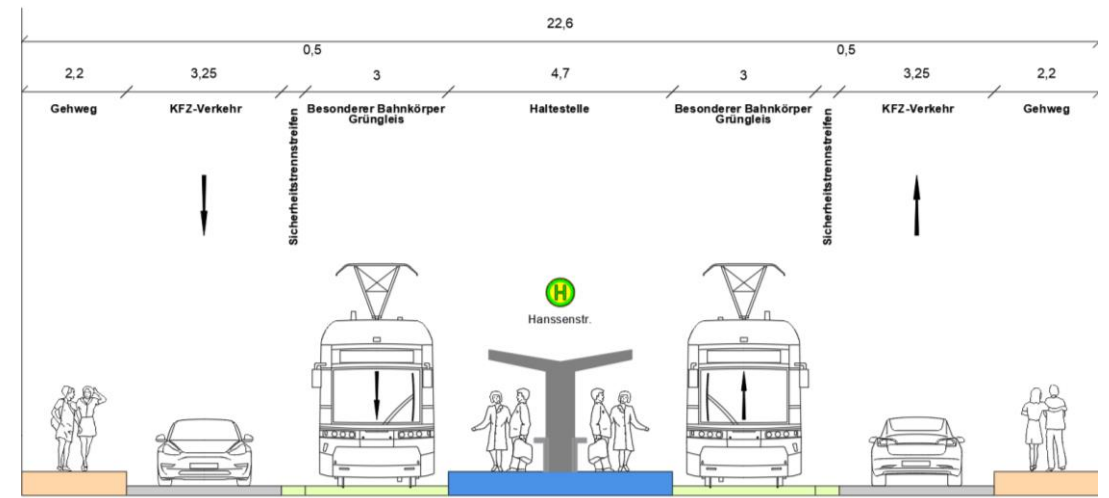
Querschnittsskizze Zielzustand



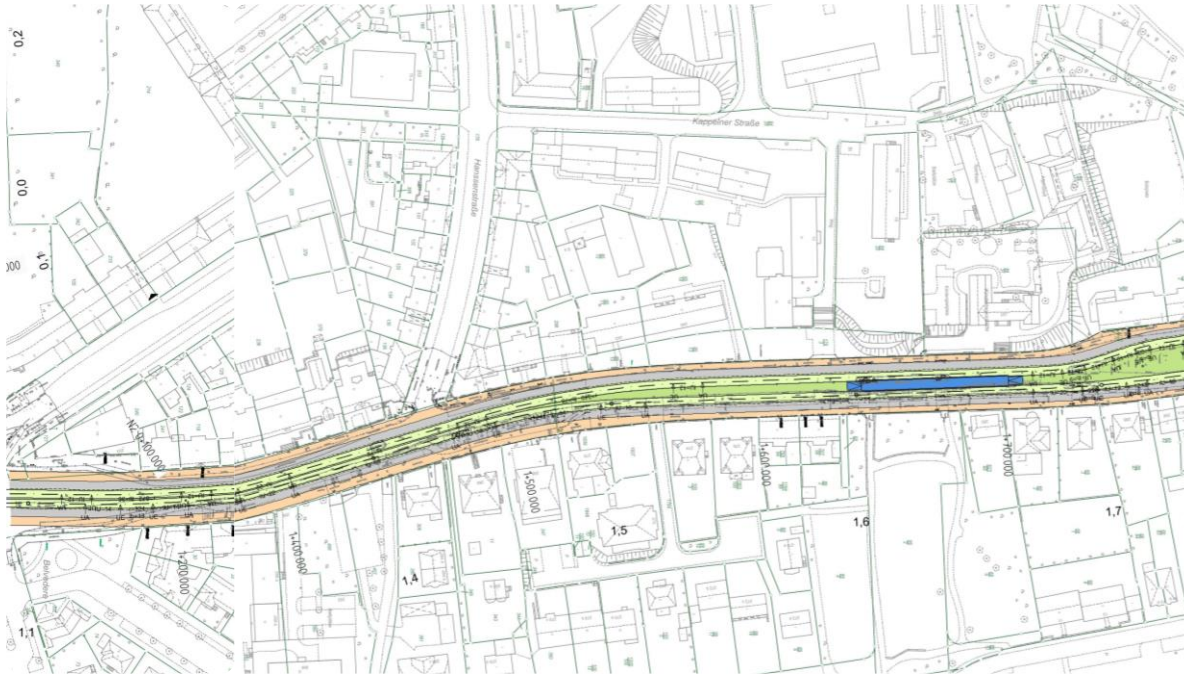
Ausschnitt VP-05-VA-LP-V1-03-M1000-1-Holtenauer Str.-28.11.23-1 & VP-05-VA-LP-V1-03-M1000-2-Holtenauer Str.-28.11.23-1 (Vorabzug): Belvedere bis Holtenauer Straße 282

- Straßenbündiger Bahnkörper
- Separater Radweg/-streifen
- Ausreichend breite Gehwege
- Multifunktionsstreifen außerhalb Haltestellenbereich jeweils auf einer Seite

Variante 2: Belvedere bis Holtenauer Straße 282



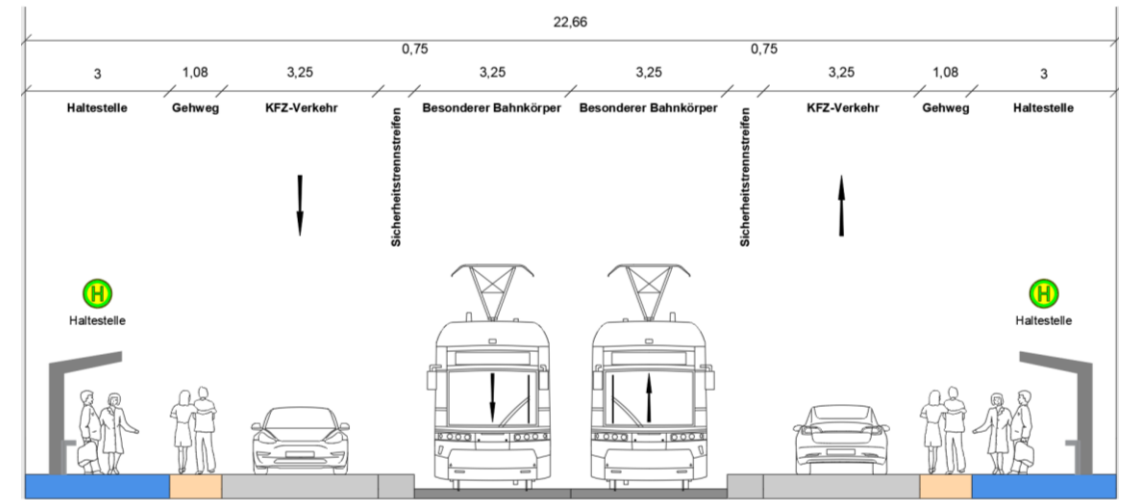
Querschnittsskizze Zielzustand



Ausschnitt VP-05-VA-LP-V2-02-M1000-5-Holtenauer Str.-29.11.23 (Vorabzug):Belvedere bis Holtenauer Straße 282

- Besonderer Bahnkörper in Mittellage
- Ausreichend breite Gehwege
- Kfz- und Radverkehr im Mischverkehr mit Verkehrsberuhigung

Variante 3: Belvedere bis Holtenauer Straße 282



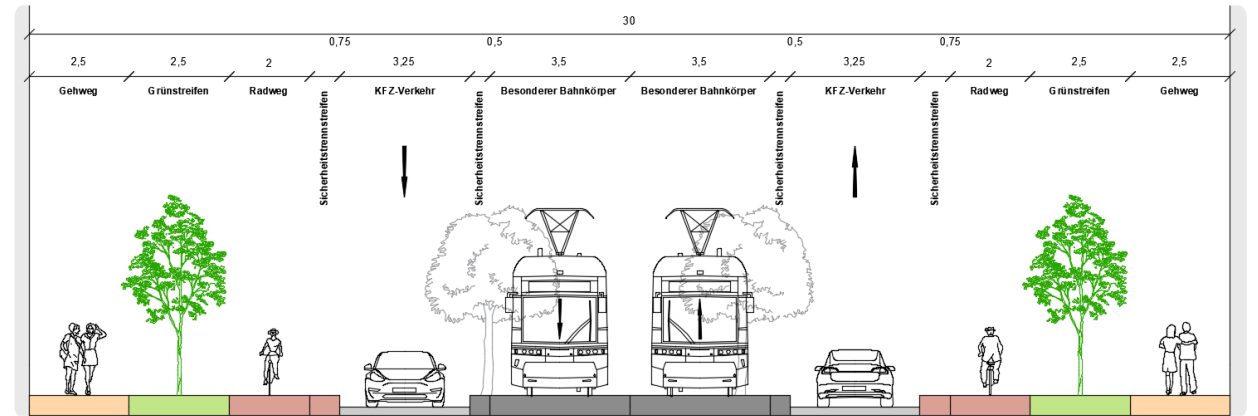
Querschnittsskizze Zielzustand



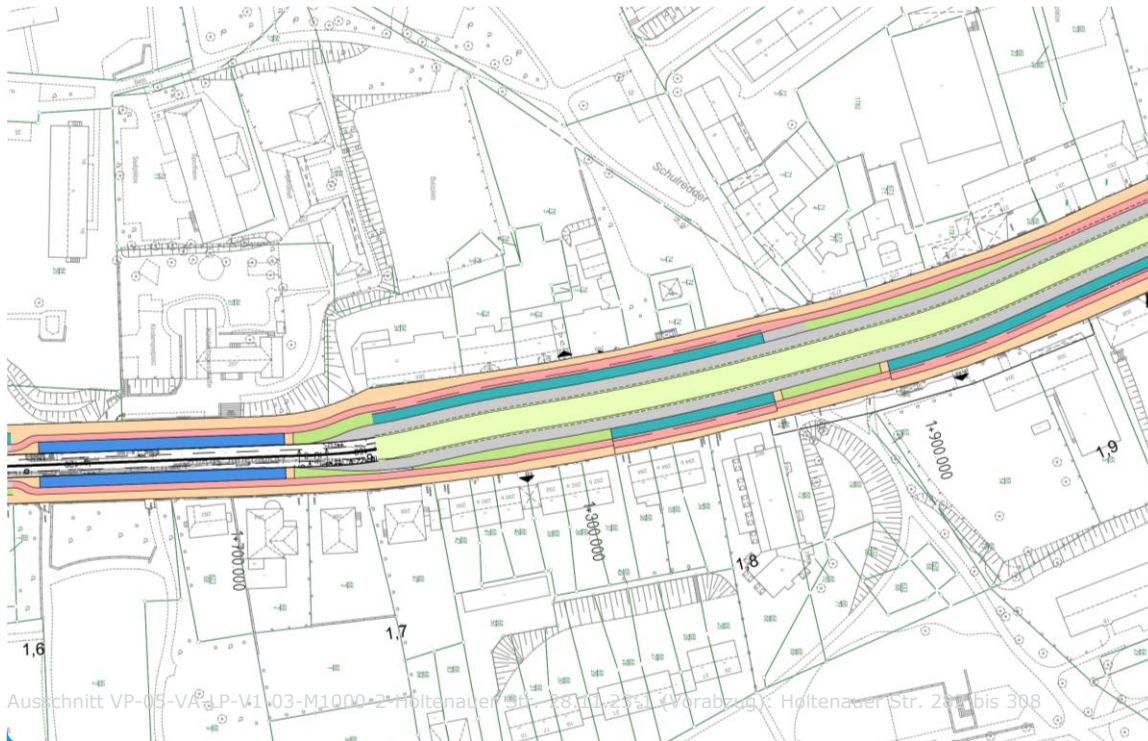
Ausschnitt VP-05-VA-LP-V2-02-M1000-5-Holtenauer Str.-29.11.23 (Vorabzug):Belvedere bis Holtenauer Straße 282

- Besonderer Bahnkörper in Mittellage
- Ausreichend breite Gehwege
- Kfz- und Radverkehr im Mischverkehr mit Verkehrsberuhigung Multifunktionsstreifen außerhalb

Variante 1: Holtenauer Str. 282 bis 308



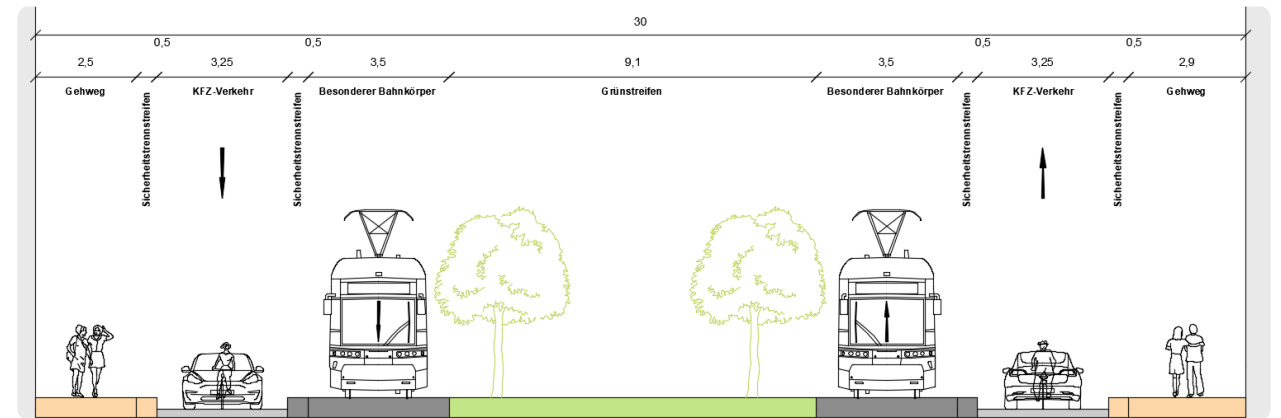
Querschnittsskizze Zielzustand



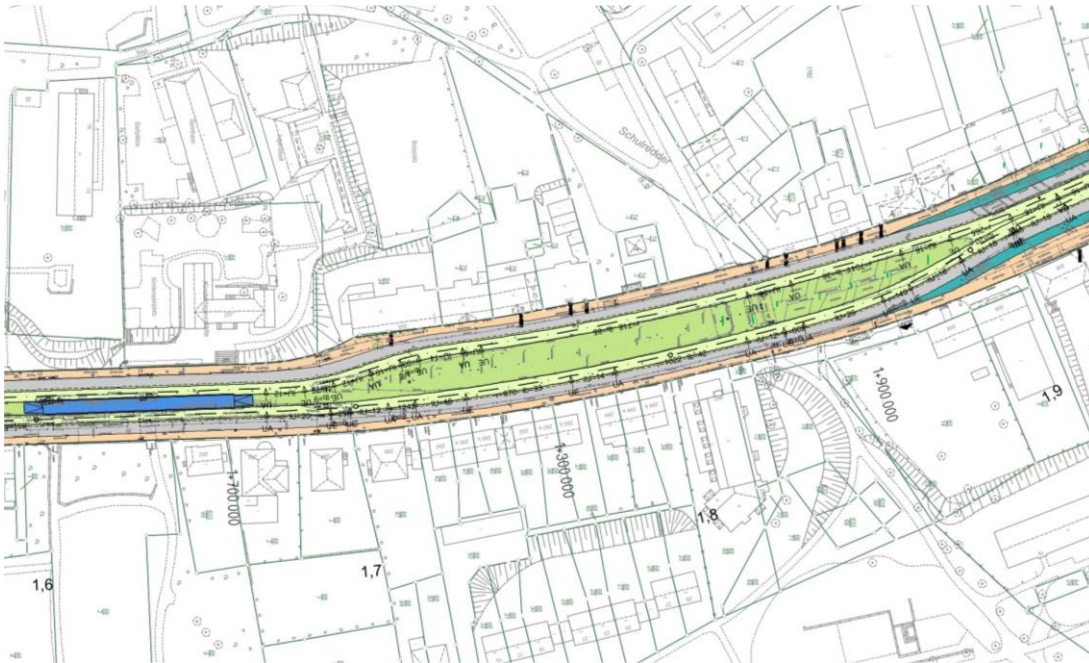
Ausschnitt VP-05-VA-P-V1-03-M1000-2-Holtenauer Str. 282 bis 308 (Vorabzug): Holtenauer Str. 282 bis 308

- Besonderer Bahnkörper in Mittellage
- Kein Erhalt der Bestandsbäume in Straßenmitte
- Baumneupflanzung in den seitlichen Grünstreifen möglich
- Separate Radverkehrsanlagen
- Schaffung eines klassischen Alleecharakters
- Vorsehen eines Multifunktionsstreifens möglich
- Variante mit Beibehaltung der Klassifizierung

Variante 2: Holtenauer Str. 282 bis 308



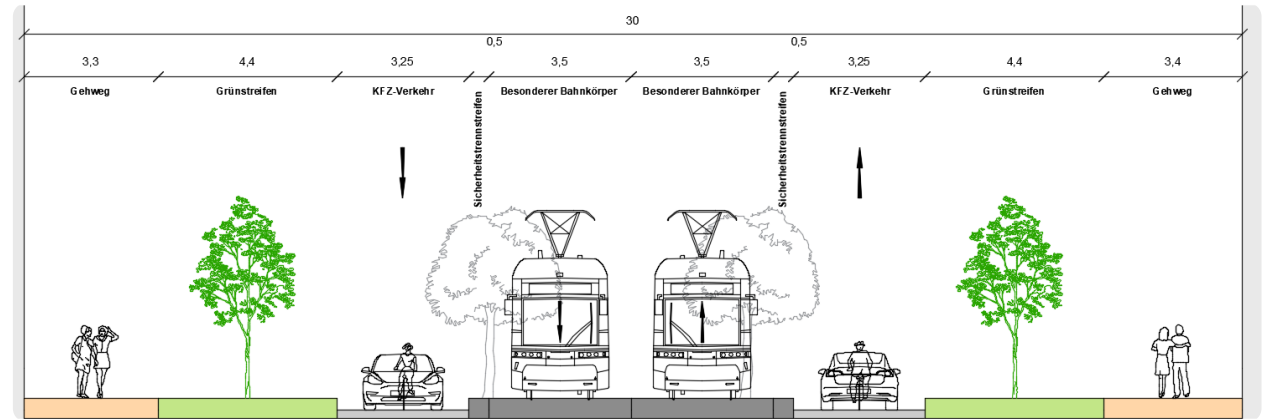
Querschnittsskizze Zielzustand



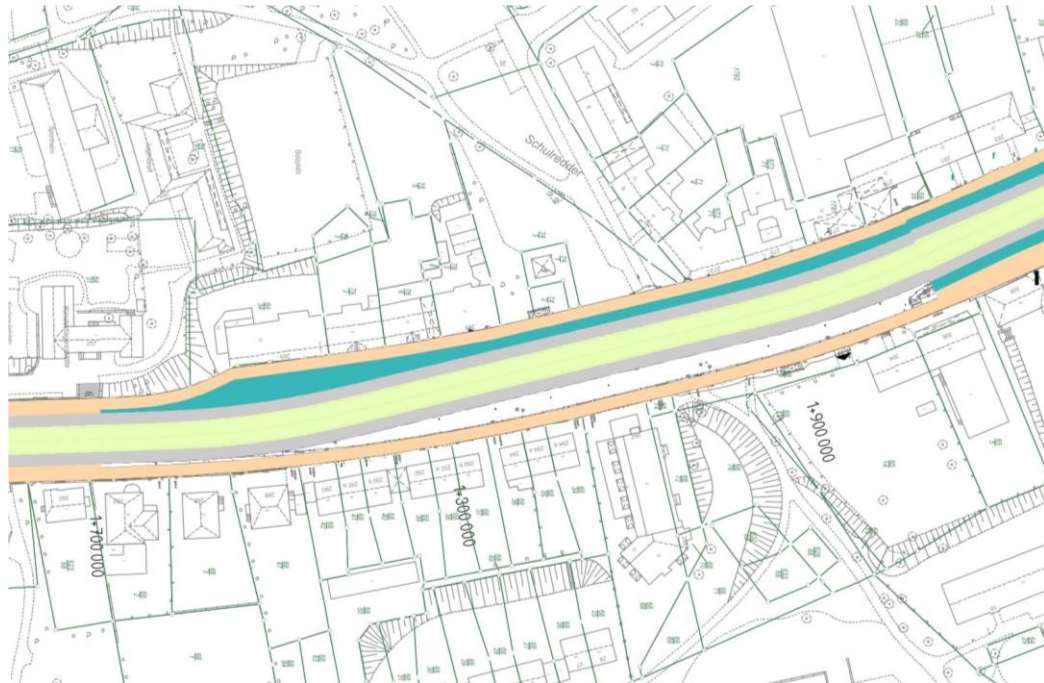
Ausschnitt VP-05-VA-LP-V2-02-M1000-4-Holtenauer Str.-29.11.23 (Vorabzug): Holtenauer Str. 282 bis 308

- Besonderer Bahnkörper mit integriertem Grünstreifen in Mittellage
- Kfz- und Radverkehr im Mischverkehr mit Verkehrsberuhigung
- Ausreichend breite Gehwege
- Erhalt von Bestandsbäumen auf heutiger Grünlinie wahrscheinlich
- Schaffung einer Mittelpromenade

Variante 3: Holtenauer Str. 282 bis 308



Querschnittsskizze Zielzustand



Ausschnitt VP-05-VA-LP-V3-02-M1000-2-Holtenauer Str.-28.11.23-1 (Vorabzug): Holtenauer Str. 282 bis 308

- Besonderer Bahnkörper in Mittellage
- Kein Erhalt der Bestandsbäume in Straßenmitte
- Neupflanzungen in den breiten seitlichen Grünstreifen möglich
- Kfz- und Radverkehr im Mischverkehr mit Verkehrsberuhigung
- Schaffung eines klassischen Alleecharakters
- Sehr komfortabler Seitenbereich mit breitem Gehweg und Grünstreifen

**Einführung einer Stadtbahn in der
Landeshauptstadt Kiel**



**Kiel
bewegt
dich.**

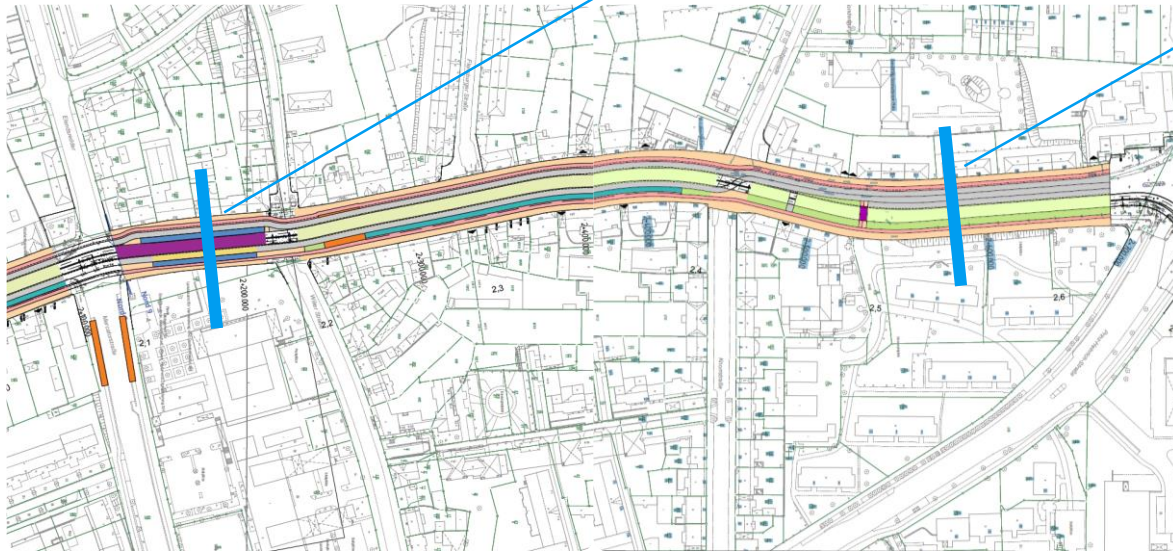
Teilabschnitt Holtenauer Straße 308 bis Prinz-Heinrich- Straße

Kiel. Sailing.City.
Kiel

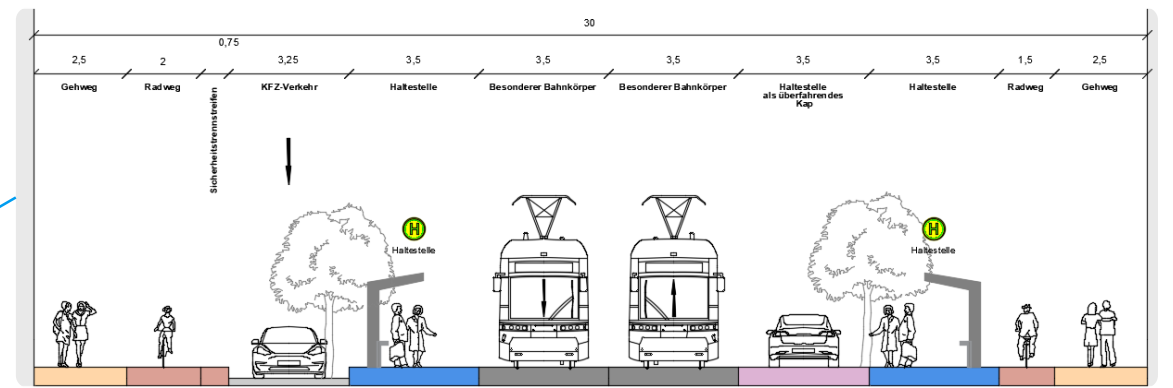
Teilabschnitt Holtenauer Straße 308 bis Prinz-Heinrich-Straße



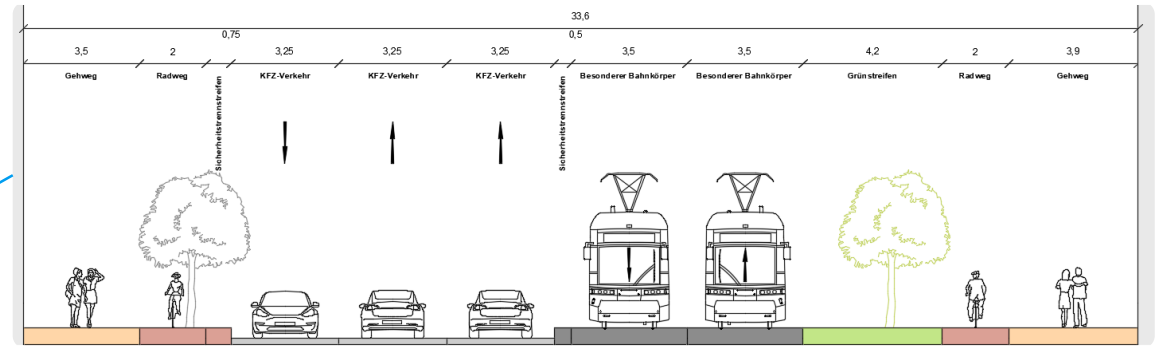
Variante 1: Holtenauer Straße 308 bis Prinz-Heinrich-Straße



Ausschnitt VP-05-VA-LP-V1-03-M1000-2&3-Holtenauer Straße-04.10.23 (Vorabzug): Elendsredder bis Prinz-Heinrich-Straße



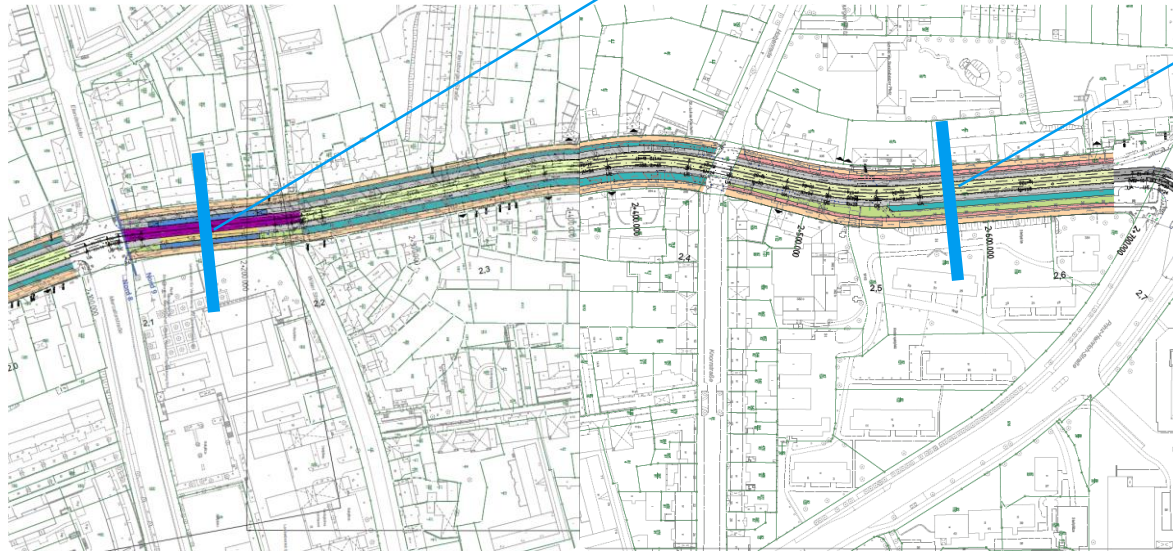
Querschnittskizze Zielzustand



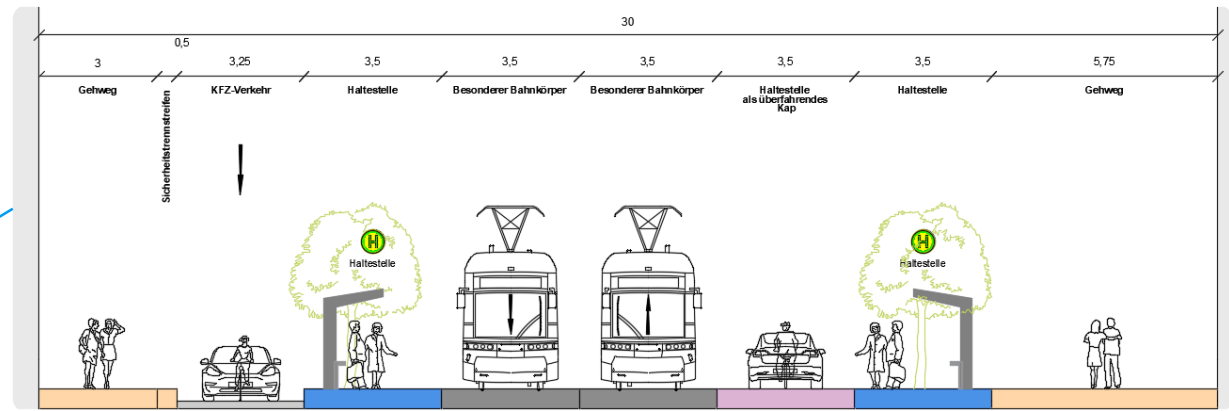
Querschnittskizze Zielzustand

- Wechsel des besonderen Bahnkörpers zwischen Mittel- und Seitenlage
- Im Haltestellenbereich asymmetrische Aufteilung durch Kaphaltestelle in Richtung Norden und klassische Haltestelle in Richtung Süden
- Separate Radverkehrsanlagen
- Partieller Erhalt des Baumbestands
- Ausreichend breite Gehwege
- Erhalt Klassifizierung als Kreisstraße möglich

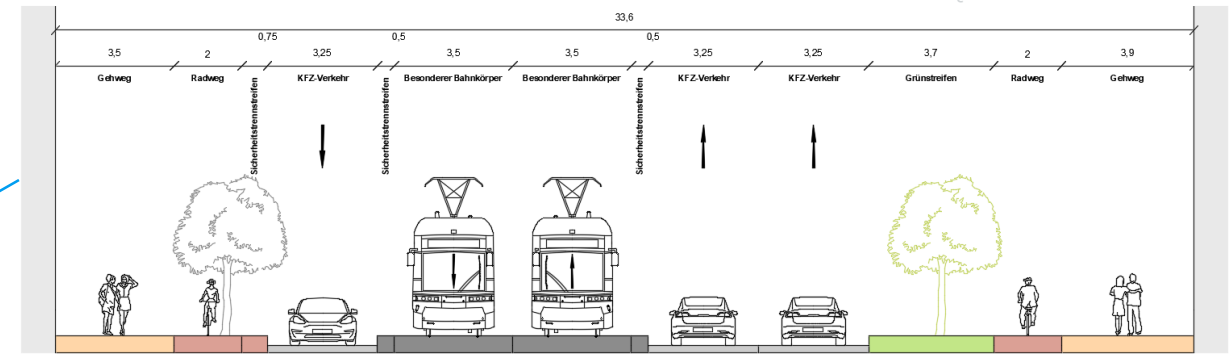
Variante 2 und 3: Holtenauer Straße 308 bis Prinz-Heinrich-Straße



Ausschnitt VP-05-VA-LP-V2-02-M1000-5&6 Holtenauer Straße-29.11.23 (Vorabzug): Elendsredder bis Prinz-Heinrich-Straße



Querschnittsskizze Zielzustand



Querschnittsskizze Zielzustand

- Besonderer Bahnkörper in Mittellage
- Im Haltestellenbereich asymmetrische Aufteilung durch Kaphaltestelle in Richtung Norden und klassische Haltestelle in Richtung Süden
- Kfz- und Radverkehr im Mischverkehr mit Verkehrsberuhigung (außer Knotenpunktbereich)
- Ausreichend breite Gehwege

Einführung einer Stadtbahn in der
Landeshauptstadt Kiel



Kiel
bewegt
dich.

Teilabschnitt Prinz-Heinrich- Straße bis Wik Kanal

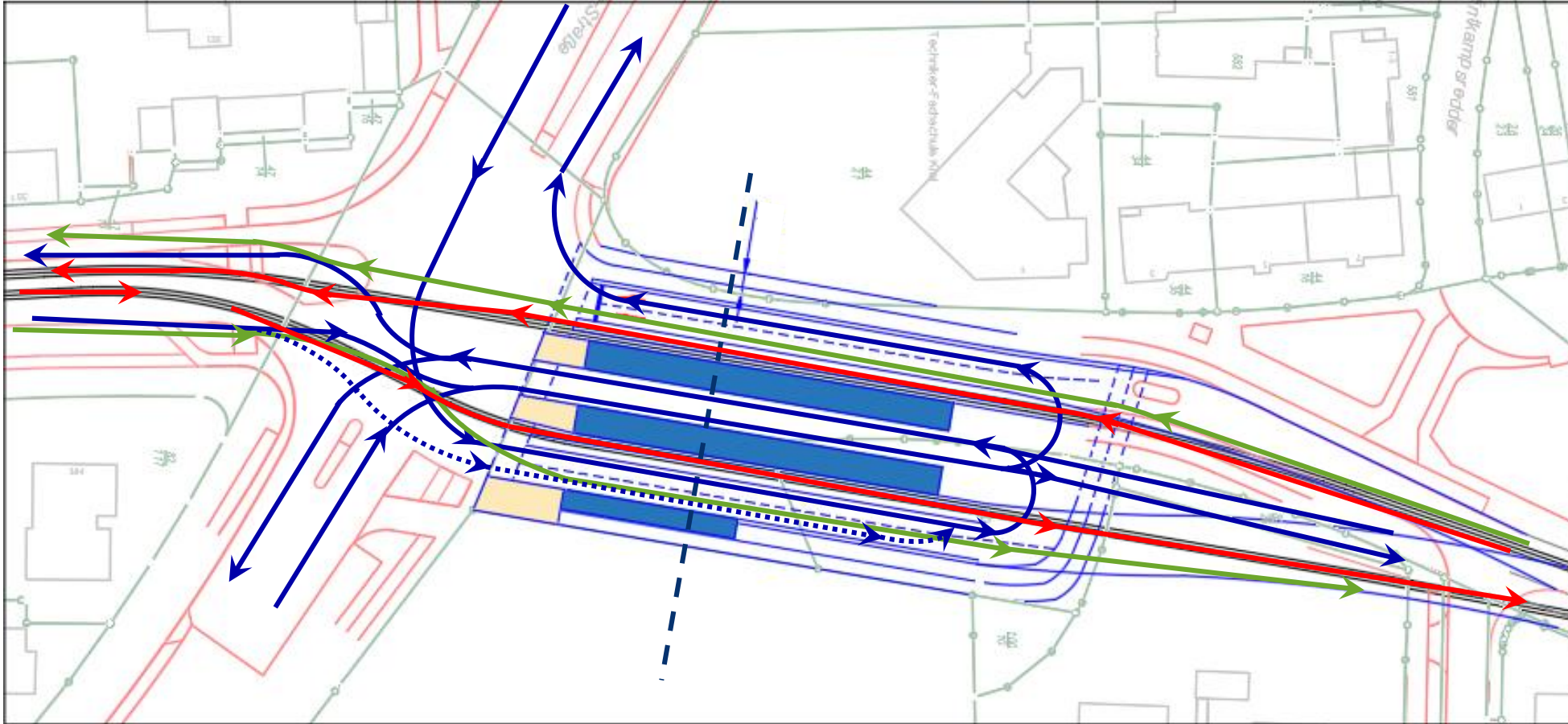
Kiel.
Kiel Sailing.City.

Teilabschnitt Prinz-Heinrich-Straße bis Wik Kanal

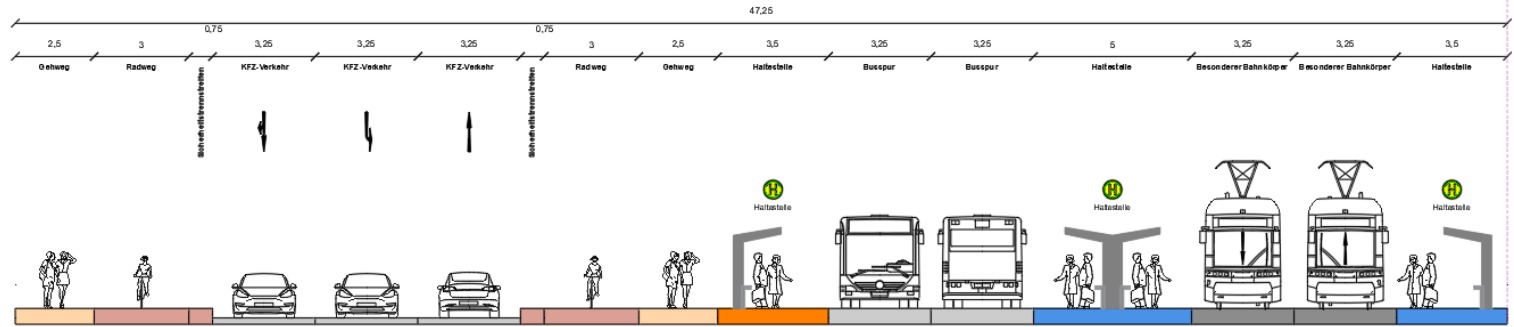


Ansatz Umsteigeknoten

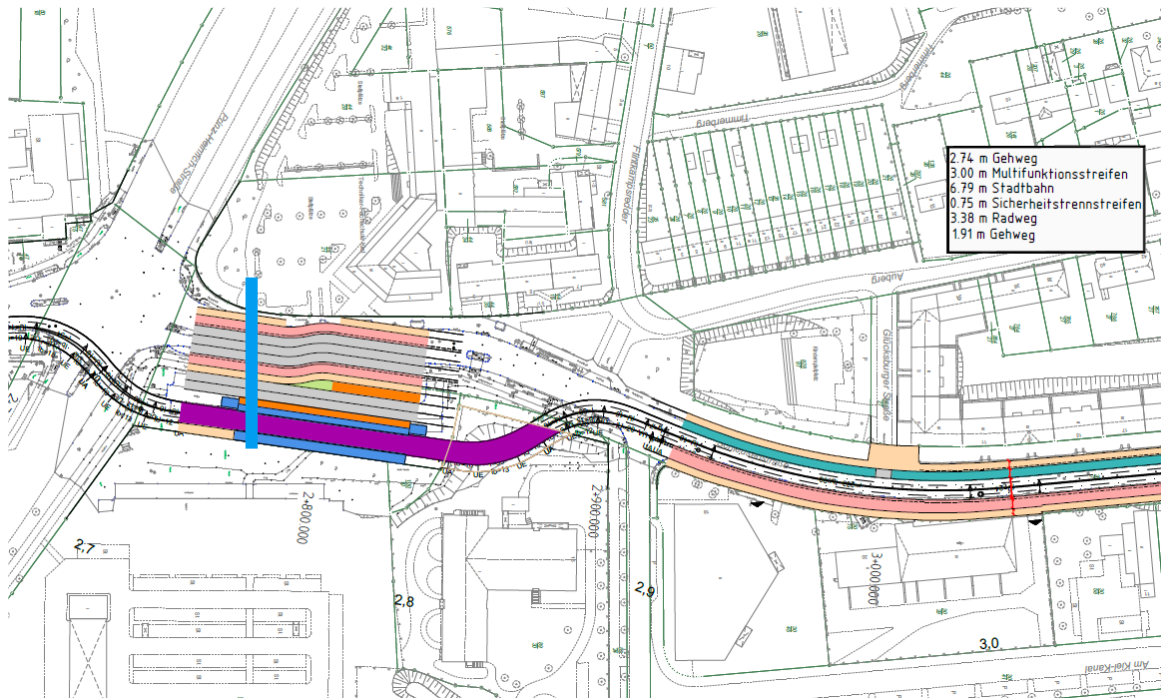
Bahnsteiggleicher Übergang Stadtbahn – Bus



Variante 1: Prinz-Heinrich-Straße bis Schleiweg



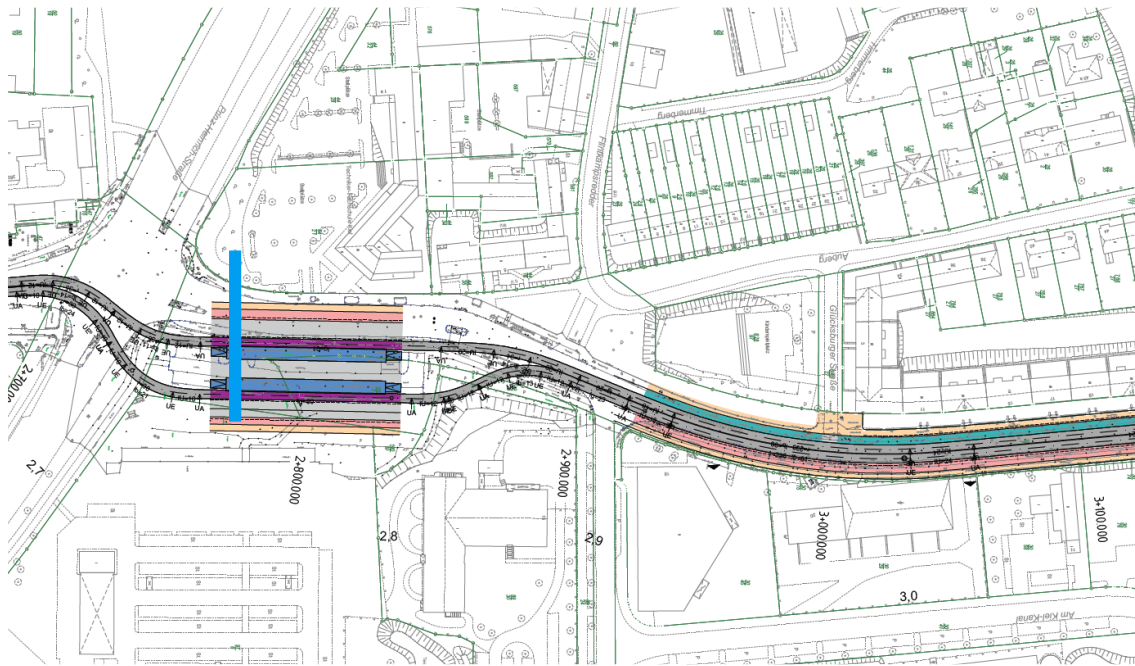
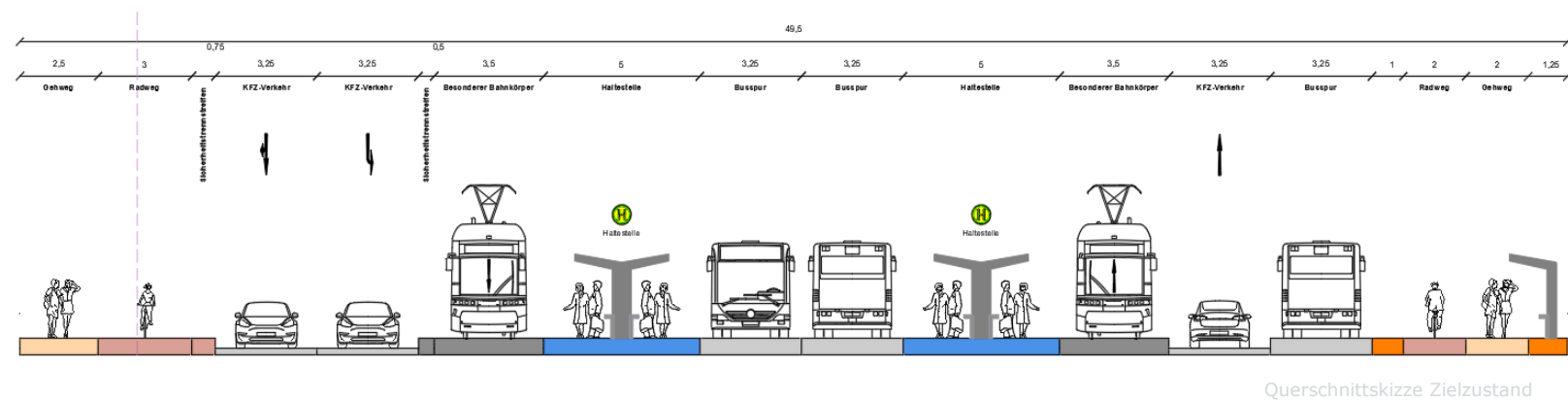
Querschnittsskizze Zielzustand



- Kfz-Verkehr in beide Richtungen westlich des Umsteigeknotens geführt
- Führung des Geh- und Radweges in Schleusenstraße in Richtung Norden zwischen Kfz-Fahrbahn und Umsteigeknoten ermöglicht die Schleppkurven
- Keine separaten Überholspuren → Überholen im Haltestellenbereich nur über Gegenspur
- Einfahrt des aus Richtung Westen (Anbindung Kieler Norden) kommenden Busses in separate Spur der mittleren Haltestelle

Ausschnitt VP-03-VA-LP-V1-01-M1000-3-Holtener Straße-29.11.23 (Vorabzug): Prinz-Heinrich-Straße bis Schleiweg

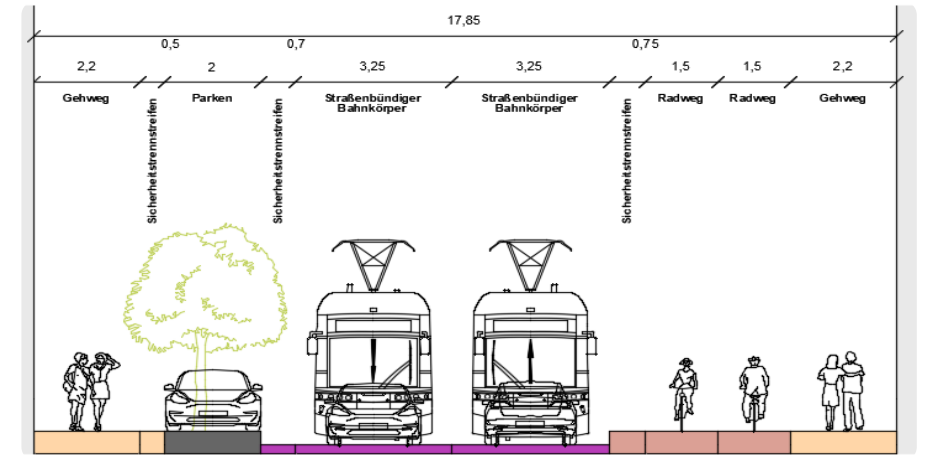
Variante 2 und 3: Prinz-Heinrich-Straße bis Schleiweg



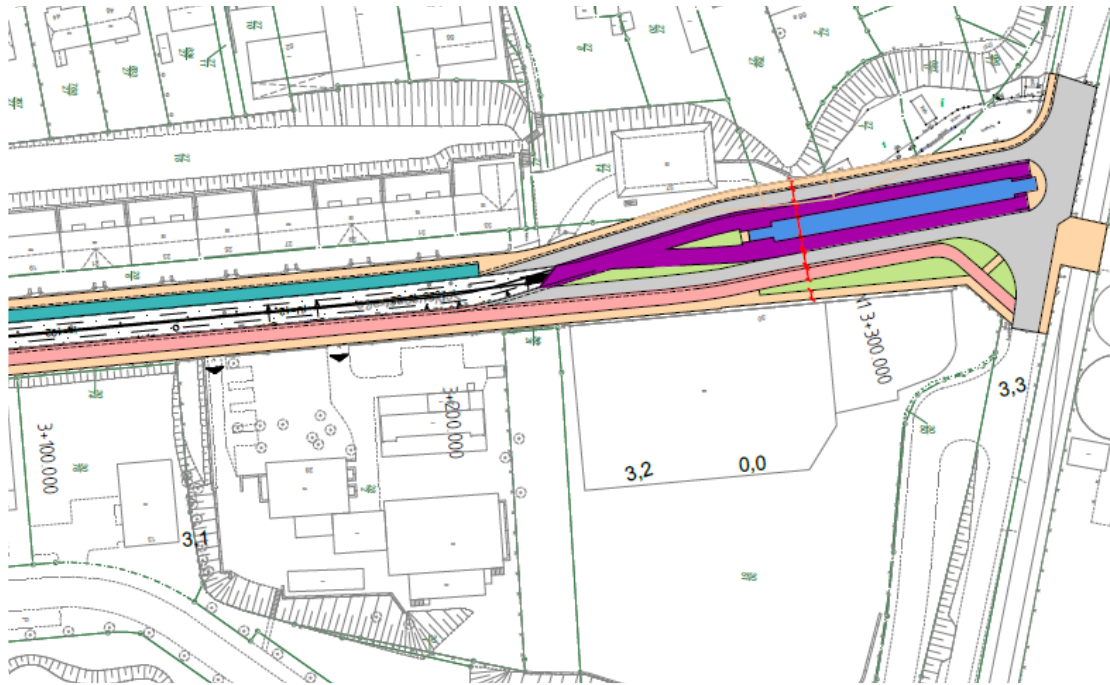
- Kfz-Verkehr in beide Richtungen am Rand geführt
- Vermeidung der Querung des Stadtbahngleises durch Fuß- und Radverkehr auf östlicher Seite durch Führung des Gehweges östlich der Stadtbahntrasse
- Kompakter Umsteigeknoten mit guten Umsteigemöglichkeiten für Haupt- und die meisten Nebenrelationen

Ausschnitt VP-03-VA-LP-V2-02-M1000-6-Holtenauer Straße-29.11.23 (Vorabzug): Prinz-Heinrich-Straße bis Schleiweg

Variante 1 und 2: Schleiweg bis Wik Kanal



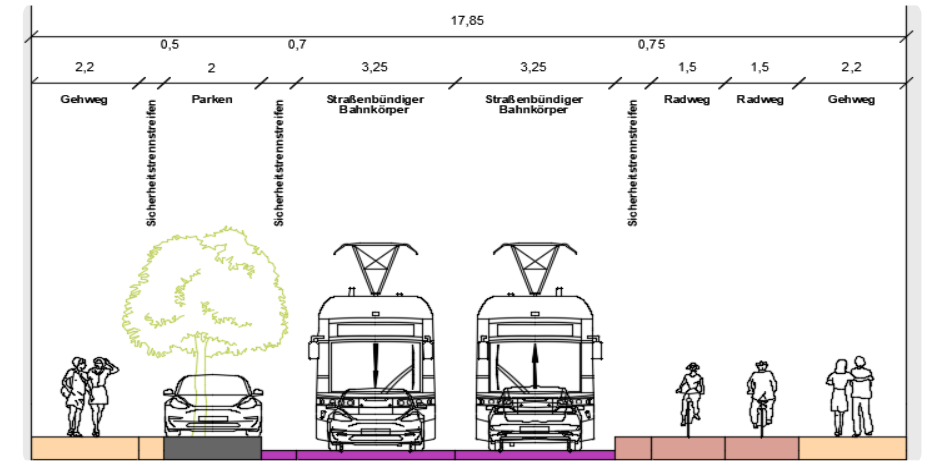
Querschnittsskizze Zielzustand



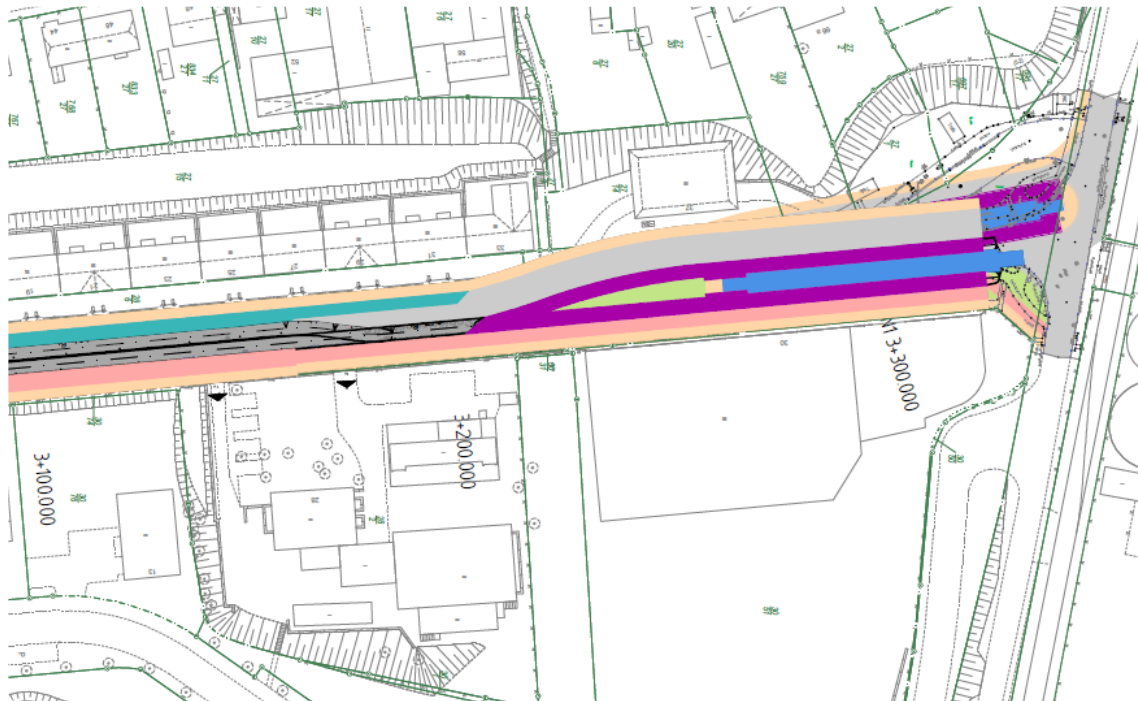
Ausschnitt VP-03-VA-LP-V1-01-M1000-3-Holtenauer Straße-29.11.23 (Vorabzug): Schleiweg bis Wik Kanal

- Straßenbündiger Bahnkörper, besonderer Bahnkörper nur bei der Endhaltestelle
- Schleusenstraße: Zweirichtungsrادweg (kein Premiumradweg) auf Ostseite, Multifunktionsstreifen inkl. Baumerhalt auf Westseite (bestandsorientiert)
- An der Endhaltestelle Mittellage des besonderen Bahnkörpers zwischen beiden Kfz-Spuren (genaue Ausgestaltung noch in Abstimmung)

Variante 3: Schleiweg bis Wik Kanal



Querschnittsskizze Zielzustand



Ausschnitt VP-03-VA-LP-V3-01-M1000-9-Holtener Straße-29.11.23 (Vorabzug): Schleiweg bis Wik Kanal

- Straßenbündiger Bahnkörper, besonderer Bahnkörper nur bei der Endhaltestelle
- Schleusenstraße: Zweirichtungsradweg (kein Premiumradweg) auf der Ostseite, Multifunktionsstreifen inkl. Baumerhalt auf Westseite (bestandsorientiert)
- Endhaltestelle liegt auf der Ostseite und kommt ohne Verschwenk der Trasse aus

Einführung einer Stadtbahn in der Landeshauptstadt Kiel



Haben Sie Verständnisfragen
zu den Vorträgen?



Nächste Planungswerkstatt

- Abschnitt 4, Holtenauer Straße (Dreiecksplatz bis CAU) am Donnerstag, 1. Februar 2024 (Ort folgt)
- Online-Dialog vom 30. Januar bis 5. Februar 2024 auf stadtbahndialog-kiel.de

Alle wichtigen Infos unter: kiel.de/stadtbahn



Offenes Dialogforum

- **An drei Tischgruppen werden Ihnen die verschiedenen Varianten vorgestellt.**
- **Die Planer*innen gehen an den Tischgruppen auf Ihre Fragen und Hinweise ein.**
- **Bitte dokumentieren Sie Ihre Hinweise auf Post-ist! Bitte schreiben Sie leserlich und in einem verständlichen Kontext!**
- **An Computern können Sie Ihre Hinweise auch direkt im Online-Dialog verorten.**



**Vielen Dank für die
Aufmerksamkeit!**

Kiel. Sailing.City.
Kiel